

Diario de la Marina

Año XXXV.—Número 10.755.

Redacción y Administración,

Madrid 11 de Agosto de 1903.

Calle de las Veneras, 5

Dos ediciones diarias.

Exquisito Cognac Garnier

LA REORGANIZACIÓN DE LOS servicios en Marina.

Mientras en Inglaterra, apenas ha sufrido cambio ostensible la organización de la Administración central de su Marina desde hace cerca de un siglo, se ha perdido ya entre nosotros la cuenta de las diversas transformaciones que ha experimentado durante el mismo período de tiempo, hasta el punto de que ha llegado a ser proverbial en el Palacio de Godoy, que a cada variación de Ministro corresponde una nueva organización, con sus consecuencias de cambio de oficinas trasiego de papeles, tinteros y demás chirimboles burocráticos.

Como es fácil comprender, esos cambios de librito a cada nuevo maestrillo, han tenido en la generalidad de los casos más de aparente que real, y solo han sido variaciones sobre el mismo tema, por más que no hayan dejado de producir en los primeros momentos, las consiguientes perturbaciones en la marcha del arcáico expedienteo.

En éste, al contrario, y por raro contraste, nadie, dentro y fuera de la Marina, se ha atrevido a poner su mano pesadora, y persiste, á pesar de los años, en la burocracia nacional entera, como en los buenos tiempos de los Consejos de Castilla ó Indias, haciendo las repulaciones de los covachuelistas minuciosos y asiduos, que ratas de archivo y con un depósito de legislación por cerebro, suplen las iniciativas fecundas, imposibles por tal régimen, con una serie de informes, consultas, competencias y trámites reglamentarios, llenos de textos legales y recuerdos de precedentes que no permiten nunca la resolución acertada y oportuna de asuntos que la piden con urgencia y para la que bastaría la decisión momentánea de un hombre da buen sentido.

Y debe tenerse presente que de esta categoría de apremio son la generalidad de las cuestiones que tiene que ventilar la administración de la Marina, pues por el modo de ser del servicio de ésta, sujeto á movilidad continua é imprevistos accidentes, las resoluciones han de tomarse con rapidez, so pena de exponerse á mayores contingencias, gastos y á que los servicios resulten ineficaces.

Ciertamente que la reglamentación es necesaria á todos los servicios para evitar la confusión y el desorden; pero si al mismo tiempo á la administración de los institutos militares no se le da la elasticidad necesaria, para el funcionamiento de las iniciativas imprescindibles y provechosas con la responsabilidad consiguiente, no se logrará jamás que dichos institutos, cuya finalidad es la acción, respondan útilmente á su objetivo.

Precisamente en esa deficiencia administrativa radica el mal de la dirección de la Marina en España, coartada por una legislación imposible que inutiliza los mejores deseos y los mayores esfuerzos, que mata el entusiasmo y las iniciativas y destruye los caracteres tan necesarios para la acción militar.

Por no citar otros ejemplos con que dar fuerza á nuestras afirmaciones, sólo mencionaremos la ley de contratación general del Estado á la que tienen que supeditarse todos los servicios de la Marina, que es la causa de que su coste sea mucho mayor de lo que debiera ser y que ninguno tenga, eficacia por la tardanza que implican las dificultades de la tramitación á que obliga. Y en este punto debemos decir que si los barcos de guerra españoles pueden siquiera navegar, se debe al establecimiento de los fondos económicos, con los cuales se subviente á necesidades perentorias, pues de no ser así paralizarían á cada instante sus movimientos, por verse obligados á aguardar amarrados en las dársenas de los Arsenales, pedidos, en forma reglamentaria, de efectos, que también reglamentariamente suelen tardar meses en entregarse.

La Administración no es más que un medio para alcanzar con toda eficacia un fin, y en este país solemos confundir lamentablemente ambos conceptos, siendo la causa de que en él todos los servicios públicos resulten deficientes.

También es inconsciente que los hombres son los que hacen buenos á los reglamentos, no éstos á los hombres, pues el mejor, manejado por ineptos será de resultados negativos y el peor servido por capaces parecerá sublime por sus éxitos. Tales verdades si no se tienen en cuenta en las variaciones de organización de servicios para mejorarlos, harán que el cambio, solo produzca molestias, sin utilidad tangible.

Nos sugiere todas estas reflexiones la noticia de que el Sr. Cobián se propone reorganizar los servicios de la Administración Central en el Ministerio de Marina, la cual ahora como nunca se halla en un estado caótico de desorden, á consecuencia de las lucubraciones á que era tan dado su antecesor quien aglomero en ella organismo sobre organismo con identidad de cometidos y aunque dictó un decreto de bases, sobre las que fundamentar la organización definitiva que había de darse al Ministerio de Marina allá por Enero, nunca se decidió á ponerlo por obra, pues las dichas bases estaban tan fuera de lo real y necesario que hubiera sido peor el remedio que la dolencia.

El Sr. Cobián tiene, entre las cuarenta y tantas organizaciones que ha pasado de la administración de Marina desde hace un siglo, donde elegir; cualquiera de ellas será mejor que la existente y perfecta si tiene la suerte de dotar á la que proponga, de funcionarios capaces.

ECOS NAVALES

Almirantes turcos desterrados.
El Vicealmirante Benjik bajá y el Contralmirante Abdís bajá, Comandante del yacit imperial que recientemente fueron arrestados por haber tratado de remover dos cañones en el Arsenal de Constantinopla, han sido desterrados. Los dos caídos en desgracia fueron conducidos en un cañonero turco para transportarlos al Yemen, donde se les reducirá á prisión.

De Inglaterra.
Las operaciones que durante la anterior semana estuvieron verificando las flotillas de torpederos, terminaron á medio día del sábado.

Después del ataque á Queenstown, de que ayer dimos cuenta, entraron en Mildfor Haven por sorpresa, á pesar de la vigilancia con numerosos proyectores desde los fuertes.

El incendio del "Tonkin."
En el puerto de Kobé se ha producido un formidable incendio á bordo del *Tonkin* que salió de Marsella el 23 de Junio con destino á Yokohama.

El fuego tuvo origen por la explosión espontánea de frascos de clorato de potasa que iban en la bodega, y que determinaron la catástrofe.

Ha sido preciso encallar el buque del que se quemó toda la parte de proa y el puente, sin que por fortuna hayan ocurrido desgracias personales.

El *Tonkin* es uno de los cuatro vapores recientemente construidos para el servicio de la Indo-China. Hizo su primer viaje en Diciembre de 1898 y mide 135 metros de eslora por 15,50 metros de manga. Tiene 6.250 toneladas, dos hélices y dos máquinas con fuerza de 7.200 caballos. Lo mandaba el teniente de navío Schmitz.

El naufragio de un torpedero francés.

El torpedero número 79 que encalló con grandes averías en la costa de la isla de Molene, acaba de ser transportado á Brest, entre dos pontones, por un remolcador.

Ensayos en Francia para defensa de submarinos

La Escuadra del Norte, continúa frente á Cherburgo sus maniobras, que tienen al presente por objeto el estudio de la táctica especial para defensa contra buques submarinos.

Permanece en el mayor misterio el resultado de dichas experiencias.

POLÍTICA

Tejiendo el capullo.

Va deslizando el interregno parlamentario entre esperanzas é incertidumbres, sin graves complicaciones y con una situación política, que en fuerza de carecer de personalidad, va dominando las dificultades del momento que no son pocas.

Los partidos parecen sumidos en la mordería estival y los hombres que gobiernan sin presupuesto propio, y hasta pudiera decirse que sin elementos propios, dado que operan sobre el programa y los procedimientos del anterior Gobierno, van tejiendo lentamente su capullo y allí cuando en el otoño reanuden las Cortes sus tareas, acaso salgan de él, convertidos en brillantes mariposas.

Para justificar las esperanzas que despiertan en la opinión necesitará transformarse por completo el sistema de acción, puesto en práctica por los que hicieron la actual representación nacional á su imagen y semejanza; es decir, que habrá de ponerlo de adentro afuera, como se suele decir, y volver todo el mecanismo político y administrativo del revés, como quien vuelve un calcetín.

¿Lo podrán ó lo sabrán hacer los actuales gobernantes? Hasta ahora no hay razón especial para ponerlo en duda. Llegaron al poder con buenas intenciones, y con ellas siguen; han intentado satisfacer anhelos y aspiraciones leítimas dentro de lo establecido y cuando no pueden por sí cumplir sus compromisos apelan á la sanción par-

lamentaria, esto es, ponen su buena voluntad á los pies de la representación nacional, dado que eso que bulle y se agita en ambos cuerpos colegisladores pueda en razón y justicia considerarse como una representación efectiva del país.

Aparte de los presupuestos alguna otra labor legislativa someterán á la aprobación de las Cortes, y á las primeras de cambio podrá verse, si la nueva situación tiene condiciones de vida ó ha de estar á merced de las tempestades parlamentarias.

Conveniente sería que si su propósito es enmendar rumbos y rectificar errores empiece por definir concretamente su significación para que el país sepa á qué atenerse respecto de ciertas interioridades de la política militante.

Así, por ejemplo, se podría saber si la conjunción silvelo-maurista subsiste ó ha fracasado; si el jefe del anterior gobierno se va ó se queda; si la que se creyó una conjura triunfante y afortunada es ó no la verdadera encarnación del partido que gobierna ó sólo está en el poder una insignificante fracción suya.

En el debate político, que según costumbre ajeña se plantea siempre que las tareas parlamentarias se reanuden, quedará todo eso dilucidado, y si no se dilucida que la situación conservadora se hallará en trance de muerte, en cuyo caso se podrá decir que el nuevo reinado no ha logrado todavía proyectar un rayo de luz en las tinieblas constitucionales.

Y como la única esperanza de la opinión es que esas tinieblas se disipen, será muy arriesgado acaso poligrroso, que esta situación y este Gobierno, después de tantos ofrecimientos y promesas no logren proyectar ese rayo de luz que cual foco de energías nuevas y anhelos concentrados, remuevan los obstáculos inveterados que se oponen al engrandecimiento de la Patria.

ARDIDES

¡Ande el movimiento!

Entre la gente menuda parisiense está llamando estos días la atención, según los periódicos, unos juguetes sumamente pequeños, hechos de cartón, representando tortugas, lagartos, serpientes, etc., que andan solos porque interiormente están pugnados á las alas de una mosca, que al moverse los traslada produciendo la ilusión de seres vivos.

He ahí en minúsculo, representada al vivo nuestra flamante sociedad. ¡Cuantos lagartos, cuantas tortugas y cuantas serpientes de pechara limpia y bien cortado smoking, se mueven y agitan en el gran mundo porque están pegados secretamente á infelices insectos humanos, condenados á llevar de aquí para allá á esos macrones de la vida pública.

Sin este ardid, gran parte de nuestros marcos espaldas de la política, de la ciencia, de la literatura y aun del arte, en vez de sentarse por derecho propio en los altos sillales de la notoriedad y dar en ellos la castaña al universo, serían unos empolvados maniqués arrinconados en el archivo famosote de los trastos inútiles.

Los periódicos que traen la noticia de ese ingenioso juguete parisiense añaden consideraciones sumamente conmovedoras, acerca de las terribles torturas á que están sometidos los pequeños insectos que ponen en movimiento toda esa colección de mínimos repiles de imitación, y alguna de esas publicaciones indica que la Sociedad protectora de las moscas ha tomado cartas en el asunto, para librar de semejante martirio á los infelices aledos.

Al insecto humano que por azares del destino está condenado, como esas pobres moscas, á mover de aquí para allá, tal cual tortuga parlamentaria ó lagarto académico ó serpiente política ¿quién le protegerá? Nadie, y ahí, ahí está el secreto de ciertos problemas tremendos, de esos que agitan de vez en cuando hasta los cimientos mismos del orden social.

Las moscas humanas sometidas á la horrible tortura de sostener tanta empuñadura de cartón, se cansan de hacer el tonto, ó si se quiere el primo, y hacen esfuerzos extraordinarios para despegarse de tales figurones, pero en balde. El síndrome de la necesidad los tiene sujetos, esclavizados, y allí, debajo del personaje más ó menos conspicuo á que se sostienen y apoyan, reniegan de su suerte y sudan el quilo, como los gallegos que ocultos bajo el armazón del paso de Semana Santa, van tirando del carro procesional dentro del pesado armatoste.

Las multitudes inconscientes aplauden sin profundizar demasiado esos misterios, á veces tenebrosos; y los conspicuos pasan como verdaderos portentos de previsión, de ingenio ó de actividad; pero no por eso dejan de ser artefactos de cartón movidos mecánicamente por insignificantes insectillos, que mal de su grado están amarrados á estas ficciones teatrales ó si se quiere, grandezas de guardarrropa que en el barruque mundial se exhiben entre luminarias y efectismos más ó menos groseros.

En lo antiguo como en lo moderno, el procedimiento ha sido siempre el mismo, y los siervos de ayer y los pírras de hoy, serán perdurablemente los que muevan en las supremas Sedenades, los fantoches de reñimbón. De vez en cuando un sacudimiento de las moscas torturadas hace convolver todo el artefacto, pero pasado el susto, la ficción sigue y de ese modo es como se falsifica la Historia, se fragua la mitología modernista y se convierte en héroes y sabios, en sublimes y excelsos, á pobres mentecatas, que acaso no supieron en realidad dónde tuvieron su mano derecha, y que detrás de un mausoleo suntuoso ó de una lápida monumental donde se mienten sus pretendidas hazañas, esconden un corazón de roca ó un cerebro de corcho, en que los gusanillos de las tumbas intentan inútilmente realizar su misión transformadora de la materia orgánica. ¡Y ande el movimiento!

Abel Imart.

La chalana "Benoit Garnier."

Hace pocas semanas ha tenido lugar en Bezon el lanzamiento del *Benoit Garnier*, chalana de mar construída por la casa Bertin hermanos, con destino á la misión Lenfant (Niger Benometchal).

Dicha nave tiene las siguientes dimensiones: eslora, 12,50 metros; manga, 2,50; puntal, 1,20;

caído en carga, 0,80. Tiene dos compartimientos estancos; uno á proa y otro á popa. Su roda es una plancha de acero de 0,015 de espesor.

Un rouf de 4 metros de largo está instalado en el centro, formado sencillamente por una red espesa de doble malla, en forma de tienda de campaña provista de seis aberturas á molo de ventanas, y montada sobre soportes de hierro convenientemente curvados.

Dicho rouf servirá de alojamiento á los tres europeos que componen la misión. Se ha previsto de reversibilidad de la dirección para una navegación llena de obstáculos y dificultades que obliga á cambios frecuentes de rumbo y aun á marchas de retroceso.

Las otras partes de la chalana están dispuestas con cubiertas á modo de puentes y á todo lo largo de la borda hay dispuestas anillas para facilitar la maniobra.

MARINA MERCANTE

La cuestión de las subvenciones postales

La resolución adoptada por el Gobierno inglés, á consecuencia de los asuntos del *trust* del Océano, de dar á la Compañía Cunard una subvención para su línea de New York, ha dado lugar á toda clase de comentarios en Alemania.

Toda la prensa económica y financiera se ha pronunciado contra semejante procedimiento, que viene á romper el equilibrio en las condiciones de explotación de las líneas trasatlánticas de las diferentes naciones y porque está lleno de incertidumbres para el porvenir.

Nadie garantiza que los Estados Unidos no entren también algún día por ese camino, y la misma Alemania se verá obligada también á entrar en ese movimiento, y entonces, subvencionando todo el mundo, es lo mismo que si no subvencionara nadie, con la diferencia de que los presupuestos de cada país tendrán que soportar gastos nuevos, cuyo efecto no repercutirá, sino de cierto modo, en la marcha económica de las Compañías de navegación.

Con eso, lo que sucederá que cada cual perderá su independencia y con ella, la iniciativa, el ejercicio de sus facultades y atribuciones propias, y además se determinará sin provecho de la industria naviera la intervención del Estado en esta género de negocios y empresas que necesitan más que otra alguna de completa libertad en todos sus movimientos, y que al dejar de manifestarse vendrá á resultar una especie de paz armada en el mar, tan embarazosa y cara con la paz armada establecida en tierra.

Pero en tierra, anunciando vagamente al menos, hay cierta tendencia al desarme, y ocurre preguntar en este caso: ¿se que se pretende instituir en el mar un estado de cosas completamente ineficaz y desacreditado en tierra?

Tales son, en resumen, las reflexiones á que está dando lugar en Alemania la cuestión de las subvenciones oficiales á las Compañías de navegación, y nos ha parecido oportuno extraxarlas para que se forme idea en España cómo se piensa acerca de este asunto tan interesante en los países que pretenden marchar á la cabeza en el movimiento marítimo comercial del mundo.—X.

Relaciones hispano-americanas.

Según comunicaciones que ha recibido el señor Rodríguez Sampedro, Presidente de la Unión Ibero-americana, los representantes diplomáticos de Guaymas, del Paraguay y del Salvador, han dirigido notas á los Gobiernos respectivos, sobre la conveniencia de activar en todo cuanto sea posible la realización de los acuerdos del Congreso Hispanoamericano de 1900, prestando al efecto el más eficaz concurso.

También ha recibido dicho señor cartas de Buenos Aires, dándole cuenta de los trabajos que allí se realizan para el fomento de las relaciones entre la República Argentina y España, en cuya labor cooperan el Sr. Quirino Costa, la Asociación Patriótica Española de aquella capital y otros elementos de influencia ajenos completamente á las luchas de los partidos políticos.

Animada por estas corrientes de simpatía, la Unión Ibero-americana trata de que se celebre en Madrid una Exposición Internacional hispano-americana en el año 1904, y ya se está redactando la oportuna Memoria sobre el particular y haciendo los estudios necesarios para emprender los trabajos de organización, en los cuales deberán tomar parte, no sólo representantes de los Gobiernos respectivos, sino también Corporaciones oficiales y particulares y los elementos productores de cada país.

SINDICATOS COMERCIALES EN MARRUECOS

La Cámara de Comercio española de Tánger, que tanto viene trabajando desde su fundación en pró del fomento de los intereses comerciales de España en Marruecos, tiene en vías de organización varios sindicatos comerciales que establecerán bajo los mejores auspicios y sólidas bases mediante la realización de un programa detenidamente pensado en el que se abarca todo cuanto puede contribuir á acrecentar la influencia española en aquel imperio.

Los Sindicatos constituirán núcleos de expansión recíproca en el desarrollo de los intereses españoles en el Norte de África, estando confiado su dirección á entidades competentes.

A juzgar por lo que dice la circular sus líneas principales de acción, divididas en secciones, serán las siguientes:

- 1.ª Comercial.—Propaganda de productos españoles.—Envío de viajeros de comercio á las plazas de la costa y del interior de Marruecos.—Exposiciones permanentes.—Establecimiento de factorías.
- 2.ª Navegación.—Fomento de las relaciones directas entre los puertos de España y los marroquíes.—Creación de líneas de vapores.—Impulso de la navegación á vela en el Estrecho de Gibraltar y regiones adyacentes.—Astilleros.
- 3.ª Industrial.—Creación de industrias españolas en Marruecos.—Molinos de vapor, fábricas de tejidos, bujías, jabón y fósforos, alfarerías y refineras de azúcar.
- 4.ª Colonial.—Colonias agrícolas.—Granjas. Crías de ganado.
- 5.ª Pesquerías.—Extensión de la industria pesquera en las aguas marroquíes.—Pesquerías del Rif.—Pesca de corales y esponjas.—Almadras.—Salazones y conservas.
- 6.ª Transportes.—Organización de servicios regulares de transportes entre Marruecos y todos los puntos de España.—Caravanas al interior de Marruecos.
- 7.ª Comunicaciones postales.—Institución

del correo por peatones entre las plazas españolas del Norte de África y las localidades marroquíes.

8.ª Informaciones comerciales.—Servicio gratuito de informes de todo género relativo á Marruecos.

Correrán además de cuenta de los Sindicatos la organización de expediciones científicas al interior de Marruecos, la instalación de estaciones meteorológicas, la publicación de mapas geográficos y las conferencias públicas.

Los servicios postales se establecerán con los itinerarios que se exponen á continuación:

1.ª línea. De Tánger á Ceuta, por Anghera.—2.ª línea. De Tánger á Tetuán, Peñón de Vélez, Alhucemas, Melilla, Cabo de Agua (Chafarinas) y Adzerond (frontera de la Argelia).—3.ª línea. De Chafarinas á Fez por Taffezid con ramificación á Melilla.

Las fechas y las horas de salida se anunciarán por medio de avisos mensuales. Los Sindicatos adoptarán para sus servicios las reglas y garantías de la Unión Postal Universal.

Estas son las bases de los Sindicatos, y aun cuando han de tropezar con las grandes dificultades de las competencias extranjeras, ya arraigadas en este país, no hay la menor duda de que, empleando para ello toda la actividad, energías é iniciativas requeridas, se podrá llegar algún día, con constancia, á la patriótica finalidad que se proponen los Sindicatos comerciales.

MARINOS ILUSTRES

El teniente general de la Armada

D. FELIX BERENQUER DE MARQUINA

1740 á 1826.

Descendiente de una familia noble, nació en Alicante por el año 1740, é inclinado á los azares y peligros del mar solicitó y obtuvo Carta-orden de Guardia-marina y sentó plaza en el Departamento de Cartagena el 30 de Abril de 1754.

Cuando terminó sus estudios elementales que llevó á cabo con gran aplicación, embarcó en la jabeque *Bisenco* que hacía el corso contra los moros, sosteniendo algunos encuentros con los buques de las potencias berberiscas.

En 1.º de Marzo de 1757 ascendió á alférez de fragata y con la misma fecha se le nombró tercer maestro de Matemáticas de la Academia de Guardias-marinas.

El 13 de Junio de 1760 fué ascendido á Alférez de navío y á teniente é fragata graduado el 1.º de Junio de 1763 cesando en el cargo de profesor que había desempeñado muy satisfactoriamente en la compañía de Guardias-marinas.

Embarcado en el navío *Astuto* recorrió todas las costas de la Península, el Mediterráneo, distintas veces en todas direcciones y también visitó los puertos y costas de Italia, Francia y las islas Baleares. El 1.º de Junio de 1773, fué cuando obtuvo la efectividad de teniente de fragata y entonces volvió á ser nombrado primer maestro de Matemáticas de la compañía de Guardias-marinas de Cartagena.

El 26 de Marzo de 1776 fué promovido á teniente de navío y á Capitán de fragata el 27 de Agosto de 1779, cesando en aquel cometido; y siendo nombrado al mismo tiempo Director del Cuerpo de Pilotos de la Armada en el mismo Departamento de Cartagena.

El 3 de Septiembre de 1780 ascendió á Capitán é navío y por Real orden de 27 de Febrero de 1781, se mandó que se encargara interinamente del destino de Comisario provincial del Real Cuerpo de Artillería de Marina en el mismo Departamento, sin perjuicio de continuar en la Dirección de Pilotos.

No habiendo podido obtener destino embarcado durante la pasada guerra con la Gran Bretaña, según solicitó, recurrió de nuevo á Su Majestad con ocasión de estarse aprestando en Cartagena una expedición destinada al bombardeo de Arzel, pidiendo con empeño el destino á dichas fuerzas navales, aunque fuera en lanchas cañoneras ó bombarderas, por corresponder estas últimas directamente al Cuerpo de Artillería que mandaba interinamente y ya que esto no era posible eran tales sus deseos vehementes de concurrir á la gloria de las armas y de los combates, que concluía la instancia ofreciéndose á servir en la excoedição de simple aventurero, pero se vió defraudado de nuevo en sus honrosos propósitos porque el Rey no quiso acceder á lo que se le pedía, y el 27 de Noviembre del mismo cesó en el cargo de Comisario provincial del Real Cuerpo de Artillería de Marina, continuando con la Dirección del Cuerpo de Pilotos y el de Vocal también de la Junta del Departamento.

Por Real orden de 10 de Marzo de 1787 fué nombrado Gobernador y Capitán general de las islas Filipinas y Presidente de su Real Audiencia, en atención á su mérito y circunstancias.

En fines del mismo año cesó en el cargo de Director del Cuerpo de Pilotos de Cartagena y se trasladó á Cádiz para verificar su embarco, como lo efectuó á Filipinas en una Urca de guerra.

El 19 de Septiembre de 1789 ascendió á Brigadier y siguió desempeñando aquel superior mando con beneplácito del Gobierno y mucho aprecio de aquellos habitantes que estimaban en gran manera la seriedad y honradez con que siempre procedía.

Habiendo cesado en el cargo de la Capitán general de Filipinas el 10 de Junio de 1794, salió de aquellas islas para Acapulco en la Urca *Mayalanes*, y desde dicho punto se trasladó á Méjico, Vera Cruz y la Habana, en donde se transportó en el navío *San Carlos* regresó á España llegando á Cádiz en 19 de Agosto de 1795.

Por Real orden de 12 de Mayo se le con-

