

# LA OPINION

EDICION DE LA MAÑANA

Redaccion y Administracion: San Pedro Nolasco 7 principal.

Despacho de 9 a 12 mañana, y de 3 a 6 tarde.

PRECIO DE SUSCRICION  
1'25 pesetas al mes.  
Número suelto 10 cents. de peseta.

### PUNTOS DE SUSCRICION.

En la Administracion, y en la libreria de Bartolomé Rotger, Palacio 4.

## DISCURSO y Rectificaciones del Diputado D. Antonio Maura en la discusion de totalidad del presupuesto de gastos de Marina, sesiones de 13, 14, 16 y 19 de Mayo de 1890

SESION DEL DIA 14

El Sr. MAURA. En los breves instantes de que dispuse ayer tarde, Señores Diputados, os dije que, recopilados todos los gastos que a la Nacion ha ocasionado la marina en el decenio de 1880 a 1.º de Junio próximo, importan 603 millones de pesetas; indiqué, como a mi juicio, el inventario del material flotante que ahora poseemos no corresponde a ese supremo esfuerzo del Tesoro y del país; y cuando el reloj cortó el hilo de mi discurso estaba llamando vuestra atención hacia la necesidad de que en todo tiempo la aptitud, la composicion, la organizacion de las tripulaciones, correspondiera a la índole del material flotante, y hacia la profundísima mudanza que entre el buque antiguo y el moderno se advierte comparándolos.

Os decía que no había paridad entre el antiguo buque, de vela, cuyo motor era su velamen, artillado con las nutridas baterías de sus puentes, todo movido a mano con esas máquinas formidables, con esos reductos flotantes, colosales estuches de los mecanismos más complicados y de más difícil manejo que el ingenio humano ha sabido idear, y empezaba a demostraros que no ha correspondido en cuanto a la organizacion, a la complejidad ni a la instruccion de ese personal, no ha correspondido, digo, la administracion de marina a lo que le era exigible para que las tripulaciones resultasen tan aptas como el buen servicio demandado a bordo del nuevo material.

Para demostraros esta tesis, yo podría examinar ahora un poco el estado general de la armada, ó sean los escalafones de los cuerpos en lo que se refiere a la oficialidad, y un poco también el cuadro de las asignaturas de las Academias de marina, y creo que sin gran esfuerzo os convenceriais de la exactitud de lo que ayer os dije y acabo ahora de recordaros; y no ciertamente porque escasee la enseñanza, más que teórica, abstracta que se prodiga en esas Academias.

Y si pasamos a examinar los cuerpos subalternos de contramaestres y condestables, a pesar de la instruccion que en la escuela de torpedos una pequeña parte de su contingente recibe, creo que también habriais de confesar que no corresponde a las necesidades que la vida de a bordo hoy representa para esos auxiliares importantes de la oficialidad. Pero no tengo tiempo para desmenuzarlo todo; he de replegar mi pensamiento hacia los puntos culminantes, y daré por demostrada esta deficiente preparacion del personal, invocando el ejemplo que nos ofrece aquella parte del personal en que me parece más visible y de mayor relieve el vicio que señalo.

Para quien tenga algunas ideas de lo que es un buque moderno, parece innecesario encarecer la importancia de las funciones de los maquinistas a bordo, porque, al fin y al cabo, en la cámara de calderas y en los compartimientos de las máquinas reside toda la vitalidad del buque: la marcha, las evoluciones, el movimiento de sus torres, el movimiento y la carga de sus cañones, todo lo que en la vida dentro del barco, reside allí, pues el vapor proceden también el impulso de los aparatos que se mueven directamente por agua ó aire comprimidos, y el fluido eléctrico que alienta otros órganos de la nave.

Es menester que esos delicados mecanismos estén confiados a manos expertas, capaces no solo de conducir las máquinas en plena paz, en circunstancias

normales, sino de acudir por sí instantáneamente a remediar los accidentes, las complicaciones que pueden ocurrir, no ya durante un combate, sino en el mero curso de las navegaciones, porque están dispersos en los compartimientos del buque los diversos mecanismos, elementos que combinados todos constituyen la vida de la nave, su marcha, sus evoluciones, la posibilidad de su defensa, quizás hasta la posibilidad de sostenerla a flote.

Pues bien con decirnos que la administracion de la marina tiene tres Academias de administracion, una academia de Infanteria y otros centros científicos y de enseñanza de que luego hablaré más despacio, pero que no tiene ni una sola escuela para los maquinistas, creo que lo he dicho todo. El año 1850 se organizó en el Ferrol una escuela de maquinistas, modificada el año de 1852, y duró hasta el año 1856. Entonces la máquina no era sino un auxiliar secundario del aparejo; entonces no se había verificado la inmensa revolucion ahora ya cumplida en el material flotante, y realmente aquella escuela creo que se cerró estando desierta; pero desde 1856 acá ha pasado mucho tiempo y han ocurrido muchas cosas. Se habla en el reglamento del año 1863 de anexionar a los que aspiran al servicio de la armada como maquinistas a las escuelas de maestranza de los arsenales.

Pero esas escuelas son rudimentarias ó nulas; de hecho puede decirse que no existen, como no existe de alguna clase nocturna de dibujo lineal ó cosa análoga; alguna accidental enseñanza, tan limitada, que basta verla en el presupuesto para comprender que no hay que tomarla como institucion docente de la marina. Los maquinistas de la armada no tienen en España donde estudiar, donde seguir su carrera; la marina no se ha preocupado de preparar a esos hombres que necesita para tan vital las funciones; tanto como que después de los oficios del comandante son las más esenciales a bordo, porque de poco servirá la pericia del comandante que manda, si sus órdenes no son perfectamente secundadas allí donde residen la fuerza y la accion.

Que de otra manera procede la Nacion que en materia de organizacion naval hemos de tomar como ejemplo. Por que allí no solamente está organizada la carrera del maquinista, cultivada con amor; no solamente reciben las enseñanzas por cierto radicada en el taller y por accidente en el aula, de modo que van en días alternos al aula, pero cotidianamente al taller a trabajar como obreros especiales, sino que luego pasan a perfeccionar sus estudios en el Colegio Real de Greenwich y al cabo de siete ó ocho años de carrera la consideracion de ese cuerpo en la armada inglesa está significada frente a la que le damos nosotros con esta sencilla comparacion: en el estado general de la armada inglesa, inmediatamente después del cuerpo general, donde están los almirantes, los que mandan buques, figuran los maquinistas, antes que los demás cuerpos de la oficialidad.

Aquí en España primero está el cuerpo general, después los ingenieros, siguen los artilleros, luego la infanteria, el cuerpo administrativo, el de sanidad, el eclesiástico, el jurídico, los guarda-almacenes y los archiveros; entran en seguida los subalternos: a la cabeza están los contramaestres y los condestables; al final aparecen los maquinistas, lo cual no es mero accidente; tan no lo es, que

la administracion de la marina, además de no ocuparse de establecer la enseñanza de los maquinistas, tampoco se inquieta por no tener maquinistas para los nuevos buques. Cuando sean botados al agua los que están en grada, no habrá los maquinistas necesarios. En cambio sobran muchísimos otros oficiales de todos esos cuerpos, en alguno de los cuales, durante el espacio de solos seis años, ha duplicado recientemente la oficialidad.

Me encontré sorprendido en el curso de los trabajos de que daré cuenta después, con una que me pareció de pronto incomprensible contradiccion, porque el estado general ó escalafon de los cuerpos subalternos me daba 402 maquinistas desde el más elevado al último ayudante; y contando después los que en Ultramar y en la Península prestan servicio según el presupuesto, la cuenta me arrojaba 424. Indagando la causa de esto, encontré que como no hay personal suficiente para las plantillas de los actuales buques, sirven algunos destinos personales que no están en el escalafon.

De modo que el escalafon resulta hoy más que agotado; y como cada uno de los nuevos buques necesita dotacion grande de maquinistas, la imprevisión con que ha procedido en esto la marina me parece bien demostrada. Cabalmente por la conexión que luego señalaré entre la marina de guerra y la mercante, no solo debiera haberse preocupado aquella de proveer a la enseñanza de los que habian de prestar a bordo de los buques de guerra semejante servicio, sino que debía además haber facilitado la enseñanza de maquinistas para la marina mercante, que tampoco tienen en los establecimientos públicos donde cursar su carrera. Ese cuerpo de maquinistas que poseemos tiene individualidades dignísimas que han atesorado grandes conocimientos y larga experiencia, que les hacen por todo extremo aptos para el servicio; pero en su generalidad, por lo que toca al criterio oficial, los que han ingresado en el cuerpo procedentes de talleres particulares, ó quizá por haber servido las locomotoras de las vías férreas, no tienen otra garantía que la de un exámen, y otro para ascender, sin que el Estado haya procurado, como en las demás Naciones, cogerlos en la edad propicia para estudiar; entre los 14 y los 16 años se los recluta en Inglaterra para seguir toda la carrera, y a los siete años destinarlos al servicio activo perfectamente preparados, y sobre todo con los manos encallecidas de trabajar en los talleres, sabiendo cómo se forjan y ajustan las piezas de las máquinas, y pudiendo proveer, en horas críticas, a los conflictos y apuros que se presenten, así en la navegacion como en el combate. Por supuesto que todo ello se había de coronar dándoles luego en el escalafon el lugar, la consideracion, el sueldo y el porvenir que corresponde a quien hace profesion de servir perpétuamente al Estado.

Pero hay otro aspecto sintético, que por ser tal, a mi me seduce, para demostraros que no corresponde, sin que de ello tengan culpa los oficiales dignísimos de los diversos cuerpos de la armada, porque estoy censurando al Gobierno y a la administracion de la marina, no este Gobierno ni este partido, sino todo un periodo histórico; que no corresponde, repito, el personal a las presentes necesidades.

Bastará que os diga una cosa que aceptaréis sin demostracion, y es, que antigua y actualmente, y también en el porvenir, en todo tiempo, no habrá para el marino otra escuela que la navega-

cion, ni habrá posibilidad de tener marinos más que entre los que naveguen; así es que Inglaterra no concibe eso de acuartelar marineros; eso es allí un absurdo.

El personal de los organismos de marina en Inglaterra consta de 66 a 67.000 hombres. ¿Sabéis enantos destinos tiene en tierra? Pues 35, porque el marino no puede serlo sino porque navega, y navegando todos los marinos allí, los destinos de tierra están servidos por gente civil. ¿Y en España? Yo que sospechaba que había de resultar, me tomé la molestia de hacer la siguiente cuenta: contar uno por uno los empleos que figuran en el presupuesto de la Península y en los de Ultramar, de cada cual de las categorías y de cada cual de los cuerpos, y compararlo con el personal que cada una de las categorías tiene en el escalafon, viendo a los pasapales están embarcados y cuales no lo están. Pero como distingo yo a los embarcados de los que no lo están? Como distingo yo al personal que tiene su destino y sirve a bordo del que sirve en tierra? Ah! Examinando el presupuesto francés; por ejemplo: los Diputados no se han de tomar este trabajo, porque la Administracion se lo da hecho al presentar a la Cámara el proyecto.

Si al menos yo hubiera podido fiarme, como al cabo me fié, de la clasificacion que resulta del epigrafe del presupuesto, menos mal; me fié, porque quiero que en los razonamientos que exponga (en que es posible, naturalmente, ab que incurra en error, pero he procurado evitarlo) quiero que no haya posibilidad de impugnacion. Así, pues, he hecho la cuenta sobre la base del presupuesto; pero he de protestar un poco de los números que resultan; a pesar de que ellos por sí solos son suficientes, porque tendré entendido que no es lo mismo tener destino en la plantilla de a bordo de un buque que estar navegando, porque hay muchísimos buques que no navegan ó que navegan poquísimos. Y esta que es hasta ahora afirmacion gratuita, tiene una demostracion que va a ser concluyente para vosotros, porque me parece que contándolos las toneladas de carbon que consume al año la flota, formaremos una idea de lo que navega esa flota misma. Pues bien; ¿sabéis cuántas toneladas de carbon se presupuestan para toda la flota de la Península? Doce mil quinientas toneladas. Por cierto que 12.500 toneladas, a 32 pesetas, no valen, 360.000. (El señor La Serna: No; eso está equivocado.) Es igual; no es ese mi asunto: 12.500 toneladas, si la aritmética que me enseñaron cuando niño no ha sido derogada, da 34 toneladas por día. Yo he preguntado a los peritos, porque no entiendo de estas cosas, por eso mismo procuro informarme, qué dan de sí, 34 toneladas por día, y me he encontrado con que la máquina más perfecta, no hablando ya de aparatos de gabinete para algun extremo de perfeccion de algun constructor de cronómetros, no, sino de las máquinas más perfectas, que son sin duda las que menos consumen, gasta la máquina próximamente un kilogramo y cuarto ó kilogramo y medio de carbon por caballo y hora. Echad la cuenta de lo que podrán navegar las escuadras con 34 toneladas diarias.

Ya sé yo que está recomendado por los reglamentos que los buques de la armada naveguen principalmente a la vela, que la máquina no es más que un auxiliar, y cuando la utilizan trabaja a un cuarto de su potencia: está bien; por eso dejará de ser verdad que hay que levantar vapor y que hay que tener





Sección Comercial.

BUQUES FONDEADOS.

De Ibiza Pailebot S. José pat. Bartolomé Escénat, 6 trip. ton. 53, con cargo de sal. De Gandia laud Eusebio, patron Miguel Suau, 5 trip. ton. 13, con frutos. De Garrucha Pailebot Joven Jaimeito, capitán D. Ramon Horrach, 7 tripulantes ton. 108, en lastre. De Barcelona vapor Palma, capitán D. Bartolomé Aizina, 27 trip. ton. 581 con efectos y pasajeros. De Barcelona polacra goleta Francoli pat. Bartolomé Albertin, 7 trip. ton. 72, con efectos. DESPACHADOS. Para Argel vapor Mallorca, cap. D. Rafael Vich 21 trip. ton. 419 con efectos y pasajeros. Para Ibiza y Alicante vapor Palma, cap. D. Bartolomé Aizina, 27 trip. ton. 602 toneladas, ballja, efectos y pasajeros. Para Malgrat, Laud Juanito, pat. Ramon Garangon, 3 trip. ton. 18 con efectos. Para Gaudia laud San Sebastian, patron Miguel Cunill, 5 trip. ton. 15, con leña. Para Pomeroy vapor aleman, Souech, cap. don J. Dahners, 47 trip. ton. 532, en lastre.

ULTIMAS COTIZACIONES.

Table with columns for location (PALMA, MADRID, BARCELONA, PARIS) and various financial instruments like 'Credito Balear', 'Cambio Mallorca', 'Billetes hipotecarios de Cuba', etc., with corresponding prices.

Advertisement for 'LOS NIÑOS PIDEN A Gritos' featuring 'EMULSION DE SCOT' and 'ACEITE DE HIGADO DE BACALAO CON HIPOFOSFOSITOS DE CAL Y SODA'. Text describes benefits for children's health and development.

PILDORAS HOLLOWAY



Mediante este excelente remedio, las perturbaciones de todo genero, ya sea las que afligen la juventud o la vejez, se curan con rapidez y sin ocasionar dolor alguno. Las píldoras Holloway, preparadas con los ingredientes más puros y en el modo más perfecto, contribuyen a la curación de las enfermedades de todo genero, ya sean del estómago, hígado, bazo, vesícula, etc.

UNGUENTO HOLLOWAY

Este celebre Unguento, que ha sido adoptado en las principales Hospitales de Europa, para el tratamiento de las enfermedades cutáneas en general, despierta una incógnita curación con rapidez y sin ocasionar dolor alguno. Las erupciones de todo genero, las llagas, los tumores, las abscesiones, etc., se curan con rapidez y sin ocasionar dolor alguno.

¡BAJO EL MONOPOLIO!

PETROLEO SUPERIOR AMERICANO. Se detalla por cajones a pesetas 22.25 para Palma y 17.25 para fuera en el almacén de D. Bernardo Estela, calle de la Marina frente al cuartel de caballería. Para cantidades mayores a precios convencionales. Arreglos convencionales con los Ayuntamientos de la Isla para su alumbrado que hasta hoy han pagado carísima. Su pureza y exacta medida de las latas. IMPORTANTE.—Resultando las cajas de nuestro petróleo con un litro más de líquido que las comunes, el precio establecido de 69 reales resulta ser solamente de 67.

Petróleo refinado superior

Se detalla a 67 céntimos el litro equivalentes a 11 céntimos de escudo por libra. Luz clara y brillante un 20 por ciento más que las clases comunes. Hojalatería de Bartolomé Ferragut, calle de San Juan, esquina Apuntadores.



A VISO

Los tarros de ¡PUM! no son legítimos si no llevan en el cuello el precinto y una etiqueta con la firma y rúbrica del fabricante. El abuso cometido por aquellos que aprovechando el inmenso éxito de la marca ¡PUM! han adquirido cierto número de tarros vacíos y expandido en éstos imitaciones groseras, obliga a su inventor a llamar la atención de numeroso público que le favorece con sus encargos.

Diríjanse los pedidos a E. Lamolla—LERIDA

AMÉRICA Y ESPAÑA

DON LUIS BRAVO

LIBRO DE ORO

EXPOSICION ESPAÑOLA Y AMERICANA EN EL CERTAMEN UNIVERSAL DE PARIS DE 1889

América y España se han presentado en la Exposición Universal de Paris de 1889 de una manera espléndida. Para perpetuar el recuerdo de esta Exposición, se ha escrito y publicado este libro lujosísimo, del que nos proponemos dar una ligera idea en esta noticia. El libro, en buen papel y esmerada impresión forma un volumen de treinta y cinco pliegos. Completamente terminado el trabajo, lo ponemos a la venta, bajo las siguientes condiciones: 1.º El precio de cada ejemplar es de 25 francos, pagados en moneda francesa ó en su equivalencia al cambio corriente. 2.º No se sirve ningun ejemplar cuyo importe no se satisfaga anticipadamente en letra ó cheque de fácil cobro. 3.º A los libreros que pidan más de diez ejemplares se les hará un descuento. 4.º Los pedidos deben dirigirse a la Administración del libro AMÉRICA Y ESPAÑA, calle de la Montera, núm. 46, Madrid, acompañando el importe ó letra de fácil cobro. Todos los pedidos se servirán certificados.

BANCO VITALICIO DE CATALUÑA

COMPANÍA GENERAL DE SEGUROS SOBRE LA VIDA A PRIMAS FIJAS domicilio en Barcelona, ANCHA, 64. Delegaciones en toda España

CAPITAL DE GARANTIA, independiente del aportado por los asegurados 10.000.000 DE PESETAS

Las familias mediante pequeños ahorros pueden crearse un capital respetable. Por ejemplo: un padre a la edad de 30 años, pagando 25 duros anuales, lega a su esposa e hijos un capital de 4.000 duros. ¿Quién no puede ahorrar esta pequeña cantidad? La prima puede fraccionarse en semestres ó trimestres, lo cual facilita el pago. Cuando se han pagado ya tres anualidades el seguro no puede caducar. Después de tres años la Compañía hace préstamos con la garantía de las pólizas en proporción a su valor actual. Las muchas combinaciones que tiene establecidas el VITALICIO tanto para caso de muerte como para caso de vida, satisfacen completamente todas las necesidades de las familias, sean cuales fueren las circunstancias en que se encuentren. Agente General en las Baleares, D. EDUARDO PEREZ del VALLE, Calle de San Nicolás, núm. 35-2.º Palma.

AL PÚBLICO

Por cambio de local el casino «Can Jaumet» en la villa de Alaró, y a consecuencia de no permitirle la capacidad de la nueva habitación, se vende el teatro perteneciente a dicha sociedad, el cual se encuentra en muy buenas condiciones. Informarán en el propio casino.

Lecciones á domicilio

Las da un profesor de primera enseñanza. Informarán en la imprenta de este periódico.

Dinero á préstamo, con hipoteca, calle de los Hostales informará, núm. 24, 2.º piso.

LEY PARA DIPUTADOS

A CORTES Y PROVINCIALES en las modificaciones introducidas en varios artículos. Véndese á 0.50 pesetas en la imprenta de este periódico, y en la librería de Rotger, frente la Diputación Provincial.

Se alquila un primer piso con agua San Roque, 3.