

BOLETÍN



OFICIAL

DE LA PROVINCIA DE MADRID

ADVERTENCIA OFICIAL

Las leyes, órdenes y anuncios que hayan de insertarse en los BOLETINES OFICIALES se han de mandar al Jefe Político respectivo, por cuyo conducto se pasarán á los Editores de los mencionados periódicos.

(Real orden de 6 de Abril de 1839.)

Se publica todos los días excepto los domingos.

PRECIOS DE SUSCRIPCIÓN

En esta capital, llevado á domicilio, 2'50 pesetas mensuales anticipadas; fuera de ella 3'50 al mes, 9 al trimestre, 18 semestre y 23'50 por un año.

Se admiten suscripciones en Madrid, en la Administración del BOLETÍN, plaza de Santiago, 2.—Fuera de esta capital, directamente por medio de carta á la Administración, con inclusión del importe del tiempo de abono en sellos.

ADVERTENCIA EDITORIAL

Las disposiciones de las Autoridades, excepto las que sean á instancia de parte no pobre, se insertarán oficialmente: asimismo cualquier anuncio concerniente al servicio nacional que dimanare de las mismas; pero las de interés particular pagarán 50 céntimos de peseta por cada línea de inserción.

Número suelto 50 céntimos de peseta

PARTE OFICIAL

PRESIDENCIA DEL CONSEJO DE MINISTROS

SS. MM. el REY y la REINA Regente (Q. D. G.) y Augusta Real Familia continúan en esta Corte sin novedad en su importante salud.

MINISTERIO DE MARINA

EXPOSICIÓN

SEÑORA: La necesidad que siente España de un poder naval adecuado á las circunstancias, está universalmente reconocida, pues no sólo constituye la primera defensa de las naciones ante las contingencias de una guerra, sino que contribuye poderosamente á su engrandecimiento y bienestar desarrollando su comercio marítimo, verdadera base de la riqueza.

La rapidez con que se inician las modernas guerras y la importancia cada vez mayor de los primeros triunfos ó fracasos, obligan á mantener las escuadras en constante disponibilidad, y no siendo posible mantener las armadas, precisa establecer un plan de reservas que debe fundamentarse en la distribución estratégica y permanente localización de los buques.

Para conseguir este objeto, reconstruir la escuadra y establecer las bases principales de su organización, el Ministro que suscribe ha encontrado grandes dificultades, ya de carácter económico, ya relacionadas con el estado de progreso en que se encuentra la construcción naval en otras naciones. Las primeras confía vencerlas con el ordenado empleo ó inversión de los créditos disponibles, y las segundas van justificadas en la adjunta Memoria que tiene el honor de elevar á la consideración de V. M. y en la que se consignan las condiciones generales que deben reunir nuestros buques, para que puedan cooperar, así en detalle como en conjunto, á la existencia de un poder naval.

Las principales condiciones que deben poseer los buques de combate de una nación como España, cuyo territorio se halla diseminado y separado por grandes distancias, y cuyo Tesoro público no permite

construir una escuadra numerosa, constituyen asunto delicado que debe considerarse con la posible detención, y á este fin va consagrada la parte principal de dicha Memoria, comprobada con las opiniones que hoy dominan entre los más ilustres marinos é ingenieros, no sólo de nuestra patria sino de las naciones más ricas y adelantadas; y en los últimos progresos así del sistema defensivo y ofensivo de los buques, como de la artillería.

La necesidad de atender ante todo á la defensa de nuestro litoral, exige ampliar algo, dentro de las prescripciones de la ley, las fuerzas fijas y móviles que deben constituir aquélla, para que España alcance el lugar que le corresponde, y nuestros puertos y grandes ciudades comerciales no permanezcan indefensas.

También á la transformación y posible utilización del material existente que resulta inútil para la guerra, á causa de los continuos adelantos, se dedican algunas consideraciones de la mayor importancia para una nación cuyo estado económico la obliga á obtener del material flotante todos los servicios que puede prestar antes de procederse á su exclusión.

Fundado en tales consideraciones, el Ministro que suscribe tiene la honra de someter á la aprobación de V. M. el adjunto proyecto de decreto.

Madrid 29 de Octubre de 1899.

SEÑORA:

A. L. R. P. de V. M.,
José María de Beránger

Real decreto

A propuesta del Ministro de Marina; de conformidad con el Consejo superior de la misma, de acuerdo con el Consejo de Ministros;

En nombre de Mi Augusto Hijo el REY D. Alfonso XIII, y como REINA Regente del Reino,

Vengo en decretar lo siguiente:

Artículo 1.º Los buques de combate que se construyan para completar la escuadra deberán reunir las siguientes condiciones: velocidad con tiro natural, 20 millas; radio de acción, 12 á 13.000 millas; calado máximo, 7 metros 8 centímetros; dos hélices con cuatro máquinas independientes, dos de ellas para cada eje, que puedan conectarse ó desconectarse á voluntad; cubierta de acero de suficiente

resistencia; torre blindada para el Comandante, en la cual se instalarán todos los aparatos necesarios para el manejo del buque; construcción celular del casco, con cofferdams y celulosa en la flotación; el mayor número posible de divisiones estancas; dos cañones Hontoria de 28 centímetros; el número compatible de piezas de tiro rápido de 15 centímetros y ametralladoras de grueso calibre; tres focos eléctricos; dos torpederos pequeños en pescantes giratorios; seis tubos lanzatorpedos; protección á los sirvientes de la Artillería contra los proyectiles de cañones rápidos.

Art. 2.º Los cruceros de segunda y tercera clase deberán reunir, á la mayor velocidad posible que no baje de 20 millas, las condiciones mas satisfactorias compatibles con su desplazamiento, y los buques menores las precisas para el servicio que por su clase deban prestar.

Art. 3.º La escuadra se organizará en tres divisiones, compuesta cada una de los siguientes buques de combate:

Primera división: Cádiz. Fondeadero, Puntales.

La comandarán el buque de primera clase Emperador Carlos V, de 9.000 toneladas; los cruceros de 7.000 Princesa de Asturias é Infanta María Teresa y el Reina Regente de 5.000.

Auxiliares: dos cruceros de tercera clase, dos cañoneros torpederos y tres torpederos.

Segunda división: Ferrol. Fondeadero, La Graña.

La comandarán el buque de 9.000 toneladas que ha de construirse; los cruceros de 7.000 Cardenal Cisneros y Oquendo, y el Alfonso XIII de 5.000.

Auxiliares: dos cruceros de tercera clase, dos cañoneros torpedos y tres torpederos.

Tercera división: Cartagena, Fondeadero; El Espalmador Grande.

La comandarán el buque de primera clase Pelayo, de 9.900 toneladas; los cruceros de 7.000 Cataluña y Vizcaya, y el Lepanto de 5.000

Auxiliares: dos cruceros de tercera clase, dos cañoneros torpederos y tres torpederos.

Art. 4.º Para la defensa de los puertos se estudia un sistema en el que se hallen combinadas convenientemente las fuerzas móviles, compuestas de torpede-

ros con las necesarias líneas de torpedos fijos situadas, según la configuración de cada puerto, en los sitios que se determine.

Art. 5.º Las fragatas Vitoria y Numancia, de 7.200 toneladas, sufrirán las modificaciones necesarias reformando el sistema de sus máquinas para aumentar su velocidad, á fin de ponerlas en condiciones de prestar servicio como buques de combate, en armonía con lo establecido en el presente decreto.

Art. 6.º En tiempo oportuno y para utilizar una parte del material existente, que por su falta de condiciones es incapaz para la moderna guerra, formarán parte de la escuadra, habilitándose como transportes los buques siguientes:

Reina Cristina, transporte para 1.000 hombres de infantería; Reina Mercedes, para caballería de Ejército y municiones de guerra; Alfonso XIII, arsenal flotante, depósito de material de escuadra y torpedos.

Art. 7.º Para evitar confusión en la nomenclatura de nuestros buques de guerra, se designará en lo sucesivo, con el nombre de protegidos, á los que tengan alguna defensa grande ó pequeña, en una ú otra forma, por medio de blindaje; y así protección á los que carezcan de ella; desechándose toda otra denominación

Dado en Palacio á veintinueve de Octubre de mil ochocientos noventa.

MARÍA CRISTINA

El Ministro de Marina,
José María de Beránger

Memoria sobre el material flotante

SEÑORA: Al efectuarse la reconstrucción de la Armada en este período que marca el principio de nuestra reorganización marítima, conviene determinar precisamente cuáles sean los tipos de buques que podrían construirse para completarla, así como las transformaciones más fácilmente practicables para utilizar en lo posible una parte del material existente que por su falta de condiciones es incapaz para la moderna guerra.

Además de los buques que están en construcción ó deben construirse, con arreglo á lo dispuesto en la ley de Escuadra, convendría obtener otras dos unidades de combate como frentes de las tres divisiones en que debe organizarse nuestra

escuadra, y así poseería España una flota de 12 buques de primer orden, que, si bien no sería un poder naval tan completo como corresponde á nuestra patria, esencialmente marítima, constituiría una base para nuestro ulterior desenvolvimiento naval.

Inglaterra posee un número considerable de buques de guerra que en total miden 300.000 toneladas, sin contar los que se han de construir en virtud del crédito extraordinario de 625 millones de pesetas concedido recientemente por el Parlamento. La marina militar francesa suma 318.000; y los Estados Unidos, con el crédito de 1.375 millones de pesetas concedido para la reconstrucción de su flota, podrán reunir 360.000 toneladas, poder naval superior al de Francia.

España, nación marítima que posee tan ricos y codiciados Archipiélagos, y cuyas más populosas y comerciales ciudades están situadas en las costas, sólo tendrá al terminar las nuevas construcciones un poder naval de 150.000 toneladas, muy inferior al que puede y necesita alcanzar para asegurar su defensa en los mares.

Las divisiones en que habrá de organizarse nuestra escuadra se adaptan á las conveniencias de la guerra marítima, ya que han sido decididas y proclamadas por otras marinas las ventajas de componer con cinco ó seis buques las unidades estratégicas.

Inglaterra y Francia han resuelto que para cada buque grande de combate haya tres cruceros; mas considerando que las escuadras de aquellas naciones han de ser aptas para la guerra ofensiva, mientras que la nuestra no podrá en general aspirar sino á la defensiva-ofensiva, no será exagerado establecer para nuestra marina la proporción de cuatro cruceros por cada buque de combate, tanto más cuanto Inglaterra, al igual que nosotros, subvenciona á los transatlánticos de gran velocidad para poderlos armar como cruceros en caso de guerra.

Los dos grandes buques de combate que se construyan deberán ser del tipo más perfecto entre los que puedan satisfacer las necesidades marítimas de una nación cuyas más ricas, pobladas y comerciales provincias se hallan separadas por grandes distancias y diseminadas en varias regiones.

El desplazamiento de los buques militares es asunto de la mayor importancia. A medida que aquél aumenta, crecen también en proporción enorme el coste de las construcciones y las dificultades de los movimientos evolutivos, debiéndose por tanto, según la opinión de los más caracterizados marinos, limitar el desplazamiento al estrictamente indispensable para las condiciones militares y marinerías, y muy particularmente en los buques de combate de primera clase.

Inglaterra los construye de 14.300 toneladas, por la sola razón de que otras marinas los tienen, y con este motivo surge entre sus Oficiales la cuestión de si aquella nación imitará á la que los construyese de 16 y 18.000 toneladas. Nosotros no podemos por orgullo ó ostentación aspirar á tan costosos buques.

Lord Armstrong dice que en tan poderosos buques la protección es parcial é incompleta; que están expuestos á ser destruidos por los proyectiles de la artillería, por un torpedo, por el choque de espolón, por abordaje con otro buque, por tocar en

un bajo, etc., y, por tanto, que son tan vulnerables como un buque sin armadura, mientras que su costo es tan grande, que la pérdida de uno de ellos por cualquiera de las causas expresadas constituiría una verdadera calamidad nacional.

Mr. Weyl es de la misma opinión, y agrega que pudiendo construirse seis buques de 6.000 toneladas, con mejores condiciones para el combate y por el mismo precio que dos de 14.000, mal llamados acorazados, del tipo *Italia*, preferiría siempre batirse con los seis contra éstos, no dudando que obtendría ventajas decisivas.

El Almirante francés Touchard opina lo propio, y manifiesta que deben desaparecer esos gigantes del mar, agregando que si en el momento del combate decae el ánimo del Capitán de uno de aquellos grandes buques, su destrucción es inevitable, mientras que si decaería el de uno de los Capitanes de los seis buques de menor desplazamiento, siempre quedarían los cinco restantes disponibles para alcanzar la victoria.

Los Almirantes Aube y Saint André se oponen á toda exageración, tanto en el desplazamiento como en el peso y calibre de los cañones. El Almirante Jurien de la Graviere compara los grandes buques con aquellos elefantes que se presentaron en las llanuras del Asia Menor al frente de los Ejércitos griegos, y que desaparecieron ante las legiones romanas, y así también dice están llamados á desaparecer los grandes buques, ante nuevos y más perfeccionados tipos. Es, pues, incuestionable que el mayor desplazamiento no debe exceder de 9.000 toneladas.

El calado de nuestros buques no debe exceder al máximo que permita la navegación por el Canal de Suez, vía estratégica de comunicación con nuestras importantes posesiones de la Océanía.

El radio de acción deberá ser de 12 á 15.000 millas, para que en tiempo de guerra puedan alcanzar los buques con el combustible á bordo las más apartadas provincias de la monarquía, condición indispensable, toda vez que España no tiene como otras naciones depósitos fortificados de carbón.

Pero el carácter distintivo de los buques de nuestra escuadra debe ser la velocidad, condición que en muchos casos será la salvación de nuestra reducida flota enfrente de fuerzas superiores, y que permitirá á los Almirantes ó Capitanes aceptar ó diferir el combate, según convenga, arbitrio inapreciable para que con corto número de fuerzas quiera emplear alternativamente la audacia, el arrojo, el valor y la prudencia que requiere la defensiva-ofensiva.

Los recientes simulacros navales efectuados con grandes dispendios por las escuadras francesa é inglesa han evidenciado como gran enseñanza que la velocidad es la primera condición militar de los buques para las operaciones modernas, en las que el éxito ó el fracaso dependerán en gran parte de la celeridad y precisión en los movimientos evolutivos.

Estas consideraciones obligan á establecer que la velocidad de nuestros buques de guerra no sea menor de 20 millas con tipo natural.

Las máquinas deberán ser dobles para cada una de las hélices, de modo que constituyan un conjunto de cuatro máquinas que puedan funcionar con independencia y conectarse ó desconectarse á vo-

luntad, disposición tan útil para las averías como para regular la velocidad y trabajo, tanto en el momento del combate como en la navegación ordinaria.

El tiro forzado debe abolirse, ó por lo menos no usarse, sino en un caso extremo, y esta opinión es general en todas las marinas.

El poder defensivo y ofensivo es asunto delicado y que requiere gran estudio y consideración. Así como en la lucha, corta pero terrible, entre el cañón y la coraza desapareció ésta, así también los progresos de la balística han hecho innecesarios los monstruosos é inmanejables cañones de 80, 90, 100 y 110 toneladas, que por fortuna están próximos á desaparecer.

Francia ha resuelto que el mayor cañón que monten sus buques de combate sea el *Canet*, de 27 centímetros y 33 toneladas de peso, bastante poderoso para destruir con su proyectil, de 159 kilogramos, las más gruesas planchas que pueden soportar los buques. Este proyectil tiene una velocidad inicial de 700 metros, con un poder penetrante á 1.100 metros, capaz de atravesar una plancha de 630 milímetros de grueso, y á 2.200 metros una de 560 milímetros.

Inglaterra marcha por esta senda, y entiende que el cañón de 67 toneladas se reservará para los grandes buques de combate, pero recomendándose á los artilleros que sus estudios serian de la mayor utilidad si diesen por resultado un cañón que á su máximo poder uniese la condición de no exceder de 25 toneladas, considerando que el cañón mayor que han de llevar los buques debe ser tal, que en el caso de descomponerse los aparatos de carga no quede inútil, pudiéndose, en casos extremos, cargar á mano, ya que la delicadeza de los aparatos es tal, que pueden inutilizarse por el choque de un solo proyectil.

Nosotros tenemos el cañón *Hontoria*, de 28 centímetros y 33 toneladas, cañón de gran poder, destructivo y superior al de 33 toneladas *Canet* y al de 67 inglés, y que puede, en caso extremo, cargarse á mano. No es, pues, dudosa la elección de esta pieza como la más poderosa que deben montar nuestros grandes buques de combate.

La multiplicidad de cañones en los buques es otro grave inconveniente que se manifiesta en tiempo de paz, y más seriamente en el de guerra.

En Inglaterra hay buque como el *Northumberland* que monta 13 tipos de cañones y de calibres, como el *Victoria*, que monta nueve, y en España el *Pelayo* con ocho. Dada la diversidad de municiones pueden ocasionarse en la excitación y confusión de un combate grandes trastornos. Para evitar estos peligros, Inglaterra y Francia, después de un detenido estudio, han convenido en que ninguno de sus buques de combate, monte más que cuatro tipos de cañones.

Nosotros, pues, no debemos usar en nuestros grandes buques más que el cañón de 28 centímetros, el de 13 de tiro rápido uno de 16 para caza, el de 7 centímetros de botes y las ametralladoras que sean necesarias.

El difícil problema de la protección ha sido en todas las naciones marítimas objeto de gran controversia. A las corazas de los buques sucedieron las fajas para defender la flotación, y ya no puede dudarse que este blindaje vertical se bate en sus últimos atrincheramientos.

Monsieur Weyl, en su *Histoire de la Marine militaire* se declara adversario de toda faja en la línea de flotación. El Almirante Touchard es del mismo parecer. El Almirante Mayne y otros distinguidos Oficiales navales opinan que en la imposibilidad de conseguir una protección efectiva con el acorazamiento es mejor desaharlo por completo; y es digno de notarse que los Ingenieros navales ingleses, que eran los más decididos partidarios de la faja, consideran ya que el buque puede estar mejor defendido con el acorazamiento interior.

Lord Brassey es de opinión que la coraza es más necesaria para defender los grandes cañones que para la línea de flotación, y dice que debe abolirse todo blindaje en forma de faja.

El distinguido Ingeniero Sir Nathaniel Barnaby considera que la flotabilidad puede ser conservada de otro modo mejor que por el uso del blindaje, y propone suprimirlo asegurando la flotabilidad por medio de un sistema celular llenas las células de una materia porosa que al dilatarse evite la entrada del agua.

Opina, pues, que deben desaparecer las fajas, y considera indiscutible la eficiencia de aquel sistema de protección. Igual parecer sustentan los Almirantes Elliot y Rayder; lord Brassey y los Ingenieros Mr. Reed y Wyl. Este último leyó al *Naval Institute* de construcciones presidido por lord Ravenwoors, un folleto en que presentaba dos buques de igual desplazamiento: uno con faja, y otro con cubierta protectora en forma de concha de tortuga, demostrando que el buque con el acorazamiento interior, estaba más protegido, tenía más velocidad y era más económico en su construcción.

Defienden igual tesis Mr. White, Ingeniero general del Almirantazgo, sir Nathaniel Barnaby y otros. Nuestro Ingeniero general Sr. Bona y la mayoría del Cuerpo se pronuncian en el mismo sentido. No es, pues, dudoso que la protección en blindaje que conviene adoptar para nuestros buques debe ser interior, y la construcción de los cascos por el sistema celular, con *cofferdams*, divididos aquellos en el mayor número posible de compartimientos estancos, circunstancia esencialísima para asegurar la flotabilidad, y tanto más atendible, cuanto mayores la ineficacia, de los blindajes ante la potencia destructora de las nuevas armas.

Para la defensa de los sirvientes de los cañones rápidos, deberán tener nuestros buques una faja de acero cromado de 30 milímetros en toda la eslora.

Siendo importantísimo cuanto se refiere á la dirección del buque, las torres de mando de los Comandantes deben ser blindadas, en lo que están acordes todas las naciones, y en ellas se colocarán cuantos aparatos sean necesarios para el manejo del buque.

Una de las atenciones principales de todo poder naval es la defensa de los puertos y costas, asunto del mayor interés para evitar un desembarco después de un combate desgraciado ó por sorpresa.

Inglaterra y Francia tienen grandes buques construidos expresamente para la defensa de costas y puertos, y una flotilla de torpederos con el número de torpedos de diferentes clases, que se consideran necesarios para las defensas submarinas, y los Estados Unidos poseen los monitores, que las demás marinas no han adoptado.

El Almirante Aube dice que no es efect-

para la defensa de los puertos y costas con los grandes buques, que son deficientes y considera que aquélla será más segura con una flotilla de torpederos y con los torpedos submarinos.

La *Revue de la Marine*, de Francia, expresa su opinión, y demuestra que los torpederos han obtenido en las maniobras navales un éxito indiscutible. Igual criterio prevalece en Inglaterra.

La flotilla de torpederos que poseen otras naciones es la siguiente: Inglaterra, 207; Francia, 191; Rusia, 138; Italia, 128; Alemania, 98; Austria, 60; Grecia, 51; Turquía, 29; China, 26; Dinamarca, 22; Japón, 21; Suecia y Noruega, 19; Holanda, 16; Brasil, 15, y España, 15.

Inglaterra todavía sigue aumentando su flotilla de torpederos. Si comparamos el número de los que España tiene con el de otras naciones cuya costa no es tan extensa, quedará demostrada la gran inferioridad de nuestra marina en esta clase de buques que tan importantes servicios tienen que cubrir.

El valor de los torpederos como máquinas de guerra ha sido muy debatido, sobre todo, por el Almirante italiano Albini en un reciente folleto. Esto, no obstante, puede consignarse en favor de aquellos buques que la mayoría de los marinos los defienden, y que por su gran velocidad de 22 á 23 millas y su pequeñez son siempre, así en tiempo de neblina, como durante la oscuridad de la noche, un poderoso elemento para la defensa de costas y puertos.

En el caso de un bloqueo los torpederos podrían pasar desapercibidos cubiertos con el humo de la artillería, y tendrían ocasiones frecuentes de atacar á los grandes buques. En un combate naval próximo á la costa, se ofrecían á un torpedero muchas oportunidades para acercarse, entre la confusión, á un gran buque y echarlo á pique.

Los torpederos submarinos, manifiesta Lord Brassey, tienen preocupada la atención de muchos hombres de ciencia y añade que es muy rara la oportunidad para que resulte efectivo el uso de tales torpederos y que por su escasa esfera de acción solamente pueden emplearse dentro de los puertos y canales.

Por lo expresado es indiscutible la necesidad de que España aumente el número de sus torpederos, si desea tener defendida su costa y sus importantes puertos comerciales.

La segunda defensa la constituyen las baterías de costa. En Inglaterra y Francia así como en España están aquéllas á cargo del Ministerio de la Guerra; en Alemania están bajo la dirección de la Marina.

Nuestra escuadra de instrucción, como las de todas las marinas de Europa, ha de ser el núcleo principal al que se reúnan las divisiones que se movilizan en caso de guerra, y al par debe ser la escuela práctica de los Oficiales, marineros y soldados. El personal de la escuadra debe relevarse con frecuencia, para que todos, y muy particularmente los marineros, al pasar á la reserva tengan la instrucción necesaria y puedan, al volver al servicio en caso de guerra, entrar inmediatamente en combate.

Los arsenales del Estado como importantes establecimientos militares y navales, que tan grandes servicios tienen que prestar el día de una guerra, deben estar unidos á la red general de nuestros ferrocarriles. Ya lo está el de Cartagena, el Gobierno acaba de disponer se

construya el que ha de unir la Carraca con la estación de San Fernando, y muy pronto sacará á concurso el ramal que ha de unir el importantísimo Arsenal de Ferrol con la red general, en la estación de Bstanzos.

De nada serviría determinar de manera precisa, la fuerza que debe constituir la escuadra, indispensables para las necesidades de la nación, si los tres establecimientos llamados á sostener los buques, á conservarlos y contener cuantos elementos son necesarios para su pronto alistamiento, no se organizaran de modo tan económico como se propone que lo esté la escuadra, y por esto se han tomado previamente algunas disposiciones que se habrán de complementar, ya procurando la limitación del personal á lo más indispensable para las necesidades de la construcción, ya ordenándose practicar el trabajo á destajo, y procurándose que tengan todos los arsenales diques, almacenes de repuestos bien concertados y cuantos medios aconsejan los adelantos, para que sean aquellos establecimientos verdaderas bases de operaciones marítimas y tenga los elementos de defenderse que les son necesarios.

Existe gran confusión en la nomenclatura de los buques que componen las nuevas escuadras.

Sir Nathaniel Barnaby hace cargos al Almirantazgo inglés porque llama acorazados á buques que no llevan blindaje en sus costados, tales como el *Lepanto*, *Italia* y *Colingwood*, porque sostiene las denominaciones de cruceros acorazados, cruceros protegidos, parcialmente, y hasta medio acorazados. Entiende Barnaby que sería más lógico prescindir de tales denominaciones, y llamar protegido al buque que tuviera alguna defensa, grande ó pequeña, en una ú otra forma, por medio de blindaje, y sin protección á los que no tengan esta condición.

En España llamamos cruceros á los que se construyen por el Sr. Martínez Ribas en Bilbao y en los arsenales, cuyos buques son verdaderos acorazados, pues llevan faja, cubierta protectora y todo el blindaje que da carácter á los grandes buques mal llamados acorazados.

El *Reina Regente*, que se llama crucero protegido, lleva la misma protección de blindaje que los grandes acorazados italianos. No hay, pues, razón para sostener aquella nomenclatura, y es indudable que debemos adoptar para nuestros buques la denominación de protegidos ó sin protección.

Tales son las conclusiones que han sido objeto del estudio y aprobación del Consejo Superior de la Marina, y que, por no extender demasiado este trabajo se han concretado á lo más principal del material flotante, habiendo obtenido la aceptación del Gobierno, y que el Ministro que suscribe tiene la honra de elevar á V. M. en la presente Memoria.

Madrid 29 de Octubre de 1890.

SEÑORA:

A. L. R. P. de V. M.,

José María de Beránger

COMISIÓN PROVINCIAL

Sección de Fomento.—Negociado 1.º

La Comisión provincial, haciendo uso de las atribuciones que le confiere el ar-

tículo 98 de su vigente ley orgánica, ha acordado contratar en pública subasta el acopio y machaqueo de 100 metros cúbicos de piedra para la conservación del firme de la carretera provincial de Los Hueros á la de Santorcaz, con arreglo al presupuesto y pliego de condiciones facultativas y económicas, que se hallan de manifiesto en las oficinas de esta Corporación, Sección y Negociado arriba expresados.

La subasta se verificará, con asistencia del Notario correspondiente, el día 1.º de Diciembre próximo, á las dos de la tarde, en la Casa Palacio de la Corporación, plaza de Santiago, núm. 2, bajo la presidencia del Excmo. Sr. Gobernador civil ó del Diputado provincial en quien al efecto delegue y él que designe la Corporación.

Servirán de tipo para la subasta los precios fijados en el presupuesto, cuyo importe se calcula en 673 pesetas 90 céntimos.

La subasta se verificará por medio de pliegos cerrados, en los que se incluirá la proposición ajustada al modelo que á continuación se inserta, extendida en papel sellado de una peseta, ó sea de 11.ª clase, así como la cédula personal del proponente y el documento que acredite haber consignado en la Caja central de Depósitos, ó en la de esta Corporación, el 3 por 100 del importe del presupuesto de contrata, ó sean 33 pesetas 70 céntimos en metálico.

El licitador á quien fuere adjudicado el remate ampliará dicha garantía hasta el 10 por 100, ó sean 67 pesetas 40 céntimos.

El importe á que ascienda dicho servicio, con arreglo al resultado de la subasta, se satisfará al contratista en la forma que se fija en los pliegos de condiciones.

Madrid 6 de Noviembre de 1890.—El Vicepresidente, A. Rosa.—El Secretario accidental, R. Aguado.

Modelo de proposición

Don N. N., vecino de..., que habita en..., enterado del anuncio publicado en el BOLETÍN OFICIAL de la provincia, y de las condiciones, presupuestos y demás antecedentes con arreglo á los cuales se saca á pública subasta el acopio y machaqueo de 100 metros cúbicos de piedra con destino á la conservación del firme de la carretera provincial de Los Hueros á la de Santorcaz, se compromete á tomar á su cargo dicho servicio, con estricta sujeción á las condiciones fijadas, por la cantidad de...

(Aquí la proposición que se haga, admitiendo ó mejorando lisa y llanamente el tipo fijado; pero advirtiendo que será desechada toda proposición en que no se exprese la cantidad en pesetas y céntimos, escrita en letra.)

(Fecha y firma del proponente.)

La Comisión provincial, haciendo uso de las atribuciones que le confiere el artículo 98 de su vigente ley orgánica, ha acordado contratar en pública subasta el acopio y machaqueo de 200 metros cúbicos de piedra para la conservación del firme de la carretera provincial de Meco á los Santos de la Humosa, con arreglo al presupuesto y pliego de condiciones facultativas y económicas, que se hallan de manifiesto en las oficinas de esta Corporación, Sección y Negociado arriba expresados.

La subasta se verificará, con asistencia del Notario correspondiente, el día 1.º de Diciembre próximo, á las dos de la tarde, en la Casa Palacio de la Corporación, plaza de Santiago, núm. 2, bajo la presidencia del Excmo. Sr. Gobernador civil ó del Diputado provincial en quien al efecto delegue y el que designe la Corporación.

Servirán de tipo para la subasta los precios fijados en el presupuesto, cuyo importe se calcula en 1.097 pesetas 10 céntimos.

La subasta se verificará por medio de pliegos cerrados, en los que se incluirá la proposición ajustada al modelo que á continuación se inserta, extendida en papel sellado de una peseta ó sea de 11.ª clase, así como la cédula personal del proponente y el documento que acredite haber consignado en la Caja central de Depósitos ó en la de esta Corporación el 5 por 100 del importe del presupuesto de contrata, ó sean 54 pesetas 80 céntimos en metálico.

El licitador á quien fuere adjudicado el remate ampliará dicha garantía hasta el 10 por 100, ó sean 109 pesetas 72 céntimos.

El importe á que ascienda dicho servicio, con arreglo al resultado de la subasta, se satisfará al contratista en la forma que se fija en los pliegos de condiciones.

Madrid 6 de Noviembre de 1890.—El Vicepresidente, A. Rosa.—El Secretario accidental, R. Aguado.

Modelo de proposición

Don N. N., vecino de..., que habita en..., enterado del anuncio publicado en el BOLETÍN OFICIAL de la provincia, y de las condiciones, presupuestos y demás antecedentes con arreglo á los cuales se saca á pública subasta el acopio y machaqueo de 200 metros cúbicos de piedra con destino á la conservación del firme de la carretera provincial de Meco á los Santos de la Humosa, se compromete á tomar á su cargo dicho servicio, con estricta sujeción á las condiciones fijadas, por la cantidad de...

(Aquí la proposición que se haga, admitiendo ó mejorando lisa y llanamente el tipo fijado; pero advirtiendo que será desechada toda proposición en que no se exprese la cantidad en pesetas y céntimos, escrita en letra.)

(Fecha y firma del proponente.)

La Comisión provincial, haciendo uso de las atribuciones que le confiere el artículo 98 de su vigente ley orgánica, ha acordado contratar en pública subasta el acopio y machaqueo de 330 metros cúbicos de piedra para la conservación del firme de la carretera provincial de Loeches á Pozuelo del Rey, por Torres, con arreglo al presupuesto y pliego de condiciones facultativas y económicas, que se hallan de manifiesto en las oficinas de esta Corporación, Sección y Negociado arriba expresados.

La subasta se celebrará, con asistencia del Notario correspondiente, el día 1.º de Diciembre próximo, á las dos de la tarde, en la Casa Palacio de la Corporación, plaza de Santiago, núm. 2, bajo la presidencia del Excmo. Sr. Gobernador civil ó del Diputado provincial en quien al efecto delegue y el que designe la Corporación.

Servirán de tipo para la subasta los precios fijados en el presupuesto, cuyo

importe se calcula en 2.001 pesetas y 33 céntimos.

La subasta se verificará por medio de pliegos cerrados, en los que se incluirá la proposición ajustada al modelo que á continuación se inserta, extendida en papel sellado de una peseta ó sea de 11.ª clase, así como la cédula personal del proponente, y el documento que acredite haber consignado en la Caja central de Depósitos ó en la de esta Corporación, el 5 por 100 del importe del presupuesto de contrata, ó sean 100 pesetas 8 céntimos en metálico, ó su equivalencia en efectos públicos, al precio medio de la cotización oficial del día en que se constituya.

El licitador á quien fuere adjudicado el remate ampliará dicha garantía hasta el 10 por 100, ó sean 200 pesetas 16 céntimos.

El importe á que ascienda dicho servicio, con arreglo al resultado de la subasta, se satisfará al contratista en la forma que se fija en los pliegos de condiciones.

Madrid 6 de Noviembre de 1890.—El Vicepresidente, A. Rosa.—El Secretario accidental, R. Aguado.

Modelo de proposición

Don N. N., vecino de..., que habita en..., enterado del anuncio publicado en el BOLETÍN OFICIAL de la provincia, y de las condiciones, presupuestos y demás antecedentes con arreglo á los cuales se saca á pública subasta el acopio á machaqueo de 330 metros cúbicos de piedra con destino á la conservación del firme de la carretera provincial de Loeches á Pozuelo del Rey, por Torres, se compromete á tomar á su cargo dicho servicio, con estricta sujeción á las condiciones fijadas, por la cantidad de...

(Aquí la proposición que se haga, admitiendo ó mejorando lisa y llanamente el tipo fijado; pero advirtiendo que será desechada toda proposición en que no se exprese la cantidad en pesetas y céntimos, escrita en letra.)

(Fecha y firma del proponente.)

La Comisión provincial, haciendo uso de las atribuciones que le confiere el artículo 98 de su vigente ley orgánica, ha acordado contratar en pública subasta el acopio y machaqueo de 680 metros cúbicos de piedra para la conservación del firme de la segunda sección de la carretera provincial de Navalcarnero al límite de la provincia, con arreglo al presupuesto y pliego de condiciones facultativas y económicas, que se hallan de manifiesto en las oficinas de esta Corporación, Sección y Negociado arriba expresados.

La subasta se verificará, con asistencia del Notario correspondiente, el día 1.º de Diciembre próximo, á las dos en punto de la tarde, en la Casa Palacio de esta Corporación, plaza de Santiago, núm. 2, bajo la presidencia del Excmo. Sr. Gobernador civil ó del Diputado provincial en quien al efecto delegue y el que designe la Corporación.

Servirán de tipo para la subasta los precios fijados en presupuesto, cuyo importe se calcula en 3.088 pesetas 90 céntimos.

La subasta se verificará por medio de pliegos cerrados, en los que se incluirá la proposición ajustada al modelo que á continuación se inserta, extendida en papel sellado de una peseta ó sea de 11.ª clase, así como la cédula personal del proponente y el documento que acredite haber consig-

nado en la Caja central de Depósitos ó en la de esta Corporación, el 5 por 100 del importe del presupuesto de contrata, ó sean 154 pesetas 43 céntimos en metálico, ó su equivalencia en efectos públicos, al precio medio de la cotización oficial del día en que se constituya.

El licitador á quien fuere adjudicado el remate ampliará dicha garantía hasta el 10 por 100, ó sean 308 pesetas 90 céntimos.

El importe á que ascienda dicho servicio, con arreglo al resultado de la subasta, se satisfará al contratista en la forma que se fija en los pliegos de condiciones.

Madrid 6 de Noviembre de 1890.—El Vicepresidente, A. Rosa.—El Secretario accidental, R. Aguado.

Modelo de proposición

Don N. N., vecino de..., que habita en..., enterado del anuncio publicado en el BOLETÍN OFICIAL de la provincia, y de las condiciones, presupuestos y demás antecedentes, con arreglo á los cuales se saca á pública subasta el acopio y machaqueo de 680 metros cúbicos de piedra con destino á la conservación del firme de la segunda sección de la carretera provincial de Navalcarnero al límite de la provincia, se compromete á tomar á su cargo dicho servicio, con estricta sujeción á las condiciones fijadas, por la cantidad de...

(Aquí la proposición que se haga, admitiendo ó mejorando lisa y llanamente el tipo fijado; pero advirtiendo que será desechada toda proposición en que no se exprese la cantidad en pesetas y céntimos, escrita en letra.)

(Fecha y firma del proponente.)

AYUNTAMIENTOS

Madrid

Secretaría

No habiendo tenido efecto, por falta de licitadores, la subasta verificada en 3 de los corrientes, para arrendamiento de la Fuente de la Reina, sita en el Parque de Madrid, y 260 metros superficiales en el mismo sitio para venta de chocolate, café y refrescos; el Excmo. Sr. Alcalde, por decreto fecha 5 del actual, ha tenido á bien disponer se celebre segunda licitación bajo las mismas condiciones que sirvieron para la anterior, que se hallarán de manifiesto en esta Secretaría, Negociado Central, de una á tres de la tarde, todos los días no feriados que medien hasta el del remate.

La subasta tendrá lugar el día 18 de Noviembre de 1890, á la una y media de la tarde, en la tercera Casa Consistorial (Imperial, 10), bajo la presidencia del Excelentísimo Sr. Alcalde ó Autoridad en quien delegue.

Lo que se anuncia al público para su conocimiento.

Madrid 7 de Noviembre de 1890.—El Secretario, Rafael Salaya.

Collado Mediano

No habiendo tenido efecto, por falta de postor, las subastas que para este día se tenían anunciadas, de los pastos de las fincas de estos Propios, denominadas Dehesa de la Jara y Cerca Carreona, se hace saber por medio del presente que el día 10

de Noviembre próximo y hora de las doce de su mañana, se celebrará la segunda prevenida en estas Casas Consistoriales, bajo el mismo tipo y condiciones que sirvieron para las anteriores.

Lo que se anuncia al público llamando licitadores.

Collado Mediano 31 de Octubre de 1890.—El Alcalde, Santiago Fernández.

PROVIDENCIAS JUDICIALES

Audiencias territoriales

MADRID

Sala de lo criminal.—Sección 1.ª—En la causa procedente del Juzgado instructor del distrito del Centro de esta Corte, seguida contra Valentín Roda Núñez y otros, por cohecho, y en la que es parte el Ministerio fiscal, ha dictado la referida Sección 1.ª auto con fecha 21 de Agosto, señalando el día 19 del corriente y hora de las doce y media en punto de su mañana, para dar comienzo á las sesiones del Jurado, mandando se cite al testigo Eugenio Hernández, cuyo actual domicilio se ignora, como lo verifico por medio de la presente, á fin de que comparezca á declarar ante la expresada Sala, sita en el piso bajo del Palacio de Justicia (Salesas), en el indicado día y hora; haciéndole saber, al propio tiempo, la obligación que tiene de concurrir á este primer llamamiento, bajo la multa de 5 á 50 pesetas.

Madrid 7 de Noviembre de 1890.—El Oficial de Sala, José Almira.

Juzgados de primera instancia

CENTRO

En virtud de providencia del Sr. Juez de primera instancia del distrito del Centro, dictada en 7 del actual, en los autos de testamentaria de D. Luis Rodríguez y González y su esposa Doña Francisca López Dacal, se saca por tercera vez á la venta en pública subasta, voluntaria judicial, la mitad proindiviso de la casa sita en esta Corte, núm. 15 moderno de la calle de Ciudad Rodrigo, 2 de la travesía de Bringas y 3 de la plaza de San Miguel, manzana núm. 168, propia de la indicada testamentaria, que linda al Norte con la calle de Ciudad Rodrigo, á la que tiene su principal fachada y con la casa núm. 17 moderno de la misma calle; por el Oeste, ó sea por la derecha, entrando, con la expresada casa núm. 17; por el Sur-Oeste, ó sea por el testero, con la plaza de San Miguel, y por el Este ó sea por la izquierda, con la travesía de Bringas, formando el solar un polígono de nueve lados, cierra una superficie de 233 metros cuadrados y 87 decímetros, ó sean 13.012 pies cuadrados y 50 céntimos de pie cuadrado.

Para su remate se ha señalado el día 27 de Noviembre actual, y hora de la una de su tarde, en la sala audiencia de dicho Juzgado, bajo el pliego de condiciones, que con los títulos de propiedad presentados, quedan de manifiesto en la Escribanía del actuario, para instrucción de los que quieran interesarse en el remate, y que por ser éste el tercero serán admisibles

forzosamente las posturas que se hagan siempre que cubran el tipo mínimo de 55.000 pesetas por que sale á subasta dicha finca.

Dado en Madrid á 10 de Noviembre de 1890.—V.º B.º—Ponce de León.—El Escribano, Santos Pinto.

32

ESTE

A virtud de providencia dictada por el Sr. D. Ernesto Gisbert y Ballesteros, Magistrado de Audiencia territorial y Juez de primera instancia de la circunscripción del Este de esta Corte, en el juicio ejecutivo en la vía de apremio que sigue Don Manuel Gaspar y Sancho con D. Rafael Solams y Córdoba y D. Manuel Bravo de Laguna, éste como tutor testamentario de la menor Doña Dolores de Córdoba y Bravo, sobre pago de pesetas, procedentes de préstamo hipotecario, se sacan á pública subasta el día 9 del mes de Diciembre de este año, á la una de su tarde, en los estrados de dicho Juzgado y por el tipo de 22.648 pesetas, las dos quintas partes que corresponden á los demandados, en la casa número 8 moderno, parte del 1 antiguo de la calle de Válgame Dios, de esta capital, y desde este día quedan de manifiesto los títulos de propiedad del inmueble en la Escribanía del actuario, domiciliado en el cuarto principal de la derecha de la casa núm. 11 de la calle de Barrio Nuevo de esta villa, para que puedan examinarlos los licitadores, quienes deberán conformarse con los mismos, sin que tengan derecho á exigir otros, así como no se admitirán posturas que no cubran las dos terceras partes del avalúo, y para poder interesarse en el remate ha de consignarse sobre la mesa del Juzgado el 10 por 100 del valor del mencionado tipo de tasación, el cual se devolverá á sus dueños, excepto el del mejor postor, que se reservará en depósito como garantía del cumplimiento de la obligación, y en su caso como parte del precio de la venta, sin que al rematante se admita después ninguna reclamación por insuficiencia ó defecto de los relacionados títulos.

Madrid 7 de Noviembre de 1890.—V.º B.º—El Juez de primera instancia, Ernesto Gisbert.—Ante mí, Lorenzo Sancho.—Es copia.—Lorenzo Sancho. 33

ESTE

En virtud de providencia dictada por el Sr. Juez de primera instancia del distrito del Este de esta Corte, en juicio declarativo de menor cuantía seguido por D. Jorge Vicente Sanz contra D. Eladio Peso, se anuncia la venta en pública subasta de varios géneros del comercio de ultramarinos, tasados en junto en 864 pesetas 23 céntimos; para cuyo acto, que tendrá lugar en la sala audiencia de este Juzgado, se señala el día 22 del mes actual, á la una de su tarde; previniéndose á los licitadores que no se admitirán posturas que no cubran las dos terceras partes de su avalúo, y que para tomar parte en el remate habrán de conseguir previamente en la mesa del Juzgado el 10 por 100 efectivo de la tasación.

Madrid 7 de Noviembre de 1890.—V.º B.º—Gisbert.—El actuario, Agapito Gil Manrique.—Es copia.—Agapito Gil Manrique. 34

MADRID: 1890.—Esc. Tipog. del Hospicio.