El señor MONTT (don P.)—Opina que no se necesita para el caso un acuerdo de la Cámara; basta con pedir pura y simplemente los documentos que se piden, con lo cual ni se anticipará un juicio sobre los documentos pedidos, ni se vulnerará el derecho de fiscalización.

El señor WALKER M. (don J.)—Sostiene el pleno derecho de un diputado para pedir documentos, pues de otra manera no le sería posible estudiar los puntos que requieren exámen ni saber si de ello puede deducir algun cargo. No hai razon para modificar en esto las sanas y antiguas prácticas de la Cámara.

El señor RODRIGUEZ (I. M.)—Apoya la observacion hecha por el señor Montt, cuyo alcance vuelve a esponer el mismo señor diputado.

El señor COTAPOS.—Acepta dicha esplicacion, pero se empeña en que se deje a salvo el derecho de cualquier diputado para oponerse a la adduccion de los documentos; su señoría niega su voto, pero no hace indicacion; esto es todo.

El señor BALBONTIN.—Espone latamente las razones que le asisten para tachar de irregular y anti reglamentario la solucion que se quiere dar a la cuestion presente; eso equivale a negar el derecho de interpelacion; y no satisface al interes del parlamento ni el decoro de un Ministro.

Hace hincapié en el absurdo que resulta de la solucion propuesta de hacer que el presidente de la Cámara, representante de la Cámara misma, pida un documento solo a nombre de un diputado; y despues de desarrollar vastamente estas observaciones, manifiesta que dicha solucion es contraria al Reglamento y depresiva del honor de la Cámara.

El señor RODRIGUEZ (I. M.)—Manifiesta con el artículo 27 del Reglamento que sería antiparlamentario precisamente enviando un oficio sin acuerdo de la Cámara, y demuestra que esto no se opone el derecho de fiscalizacion de los señores diputados.

El señor BALBONTIN.—Rechaza la indicacion del señor Montt, porque, aunque aparentemente atribuya mayor derecho al diputado peticionario de documentos, en realidad se le priva de la fuerza que su peticion debe alcanzar si va acompañada y sancionada por un acuerdo de la Cámara. El presidente de ella puede dirijirse al Ministro o a algun poder público en nombre del poder colectivo que se llama Cámara, pero no en nombre de un diputado, que por sí solo no es poder público.

Despues de esplanar dichas ideas y comprobarlas con la aduccion de varios ejemplos de idéntico carácter, termina oponiéndose al término medio propuesto por el señor Montt y apoyado por el señor Rodriguez y pidiendo se remita el oficio con acuerdo de la Cámara, en conformidad con el Reglamento.

Cerrado el debate, se suscitó acerca de la votacion un debate en que tomaron parte los señores Montt, Villamil Blanco, Walker Martinez (Joaquin) y otros;—y por fin se propuso como tema de votacion la indicacion del señor Montt en la siguiente forma. «La Cámara acuerda que las peticiones de documentos formuladas por cualquiera de sus miembros sean trasmitidas a la autoridad correspondiente en nombre del diputado que los solicite sin necesidad de que la Cámara se pronuncie sobre ellas.

El señor ORREGO (secretario).—Votará contra la indicacion del señor Montt por creerla contraria al artículo 65 del Reglamento.

El señor LETELIER.—Hace notar que no puede votarse tal indicacion, por ser contraria al Reglamento, cuya reforma se hacia por esto mismo.

El señor VIDAL (vice-presidente).—Esa será la razon del voto negativo de su señoría.

Despues de algun corto debate esplicativo, se votó la indicacion propuesta y fué aprobada por 23 votos contra 11.

Se abstuvieron de votar los señores Edwards (Ministro de Hacienda) y Letelier; y se dejó constancia de los votos negativos de los señores Walker Martinez (Joaquin) y Balbontin.

En consecuencia, el señor vice-presidente declaró que se pasaria el oficio pidiendo los documentos a nombre del señor diputado por Castro.

ORDEN DEL DIA

FERROCARRILES TRASANDINOS.

Continuó la discusion sobre el acuerdo adicional propuesto por el señor Walker Martinez (Cárlos) a los proyectos ya aprobados referentes a la construccion de los ferrocarriles trasandinos por Uspallata y Antuco.

El señor MONTT (don Pedro).—Despues de hacer presente que podria mui bien suceder que, si para comenzar a ejecutar las obras se necesitara préviamente la celebracion de un tratado de comercio, no se podria llevar a cabo estas obras en el caso, bastante posible, que cualquier circunstancia o emerjencia entorpeciera la celebracion de dicho tratado.

Para obviar este inconveniente, su señoría propone la agregacion de un artículo, cuya parte sustancial diria que, aun prévia celebracion de un tratado de comercio, se podrán emprender las obras necesarias, pero en tal caso no se favorecerá a la empresa con la garantía del 5.º o del 6 por ciento.

Hélo aquí:

«No obstante lo dispuesto en el artículo precedente, no caducará la presente lei, si los concesionarios inician los trabajos y construyen el ferrocarril en los plazos fijados en el artículo 1.º, aunque no se haya celebrado tratado de comercio ni convencion de tráfico con la República Arjentina; pero la garantía del seis por ciento, sobre el capital invertido no se hará efectiva sino en conformidad a los artículos 6.º y 11.

«En el caso del inciso anterior, los plazos señalados en el artículo 1.º principiarán a correr un año despues de la fecha de la promulgacion de esta lei.»

El señor RODRIGUEZ (don Luis Martiniano).—Dos consideraciones de indiscutible gravedad impelen a su señoría a oponerse a la indicacion del señor diputado por Petorca. En primer lugar, el proyecto de lei referente al ferrocarril por Antuco está ya aprobado en forma de lei, y no se puede alterar ninguna de sus disposiciones.

Por lo que toca al de Uspallata aun no está perfectamente terminado, pero ya está aprobado el artículo que se refiere a la ejecucion de las obras previo el tratado de comercio, lo que se dispuso para establecer la perfecta homojeneidad entre ambos proyectos; y no se puede volver sobre esto sin peligro de sentar una práctica ocasionada a chacota si un dia por voto de mayoría, se acordara deshacer lo hecho en el dia anterior.

Lo conveniente seria esperar a que el Senado se resolviera sobre el proyecto del ferrocarril por Antuco, y entónces, si se reformara la disposicion que hoi parece tan perniciosa para el porvenir de su realizacion, se podria modificar en el mismo sentido el proyecto de Uspallata.

Pero si se insiste en modificar desde luego el primero de dichos proyectos, su señoría pedirá votacion previa acerca de si puede o no alterarse un artículo cualquiera de un proyecto que, como aquel, ya ha sido aprobado.

Se suspendió la sesion a las 2.25 quedando con la palabra el señor Walker Martinez (don Juan).

A SEGUNDA HORA.

(4.15.)

CONTINUACION DEL DEBATE.

El señor WALKER M. (don Juan.)—Espone que ambos proyectos de ferrocarriles, han sido estudiados conjuntamente; lo demuestra tanto por el órden de las votaciones como por las discusiones de los artículos. Por lo tanto, no tiene razon el señor diputado por Ancud para creer desligados los dos proyectos, y bien puede acordarse en favor del de Antuco lo que a indicacion del señor Montt, se puede acordar en pro al de Uspallata.

Despues de reforzar las anteriores ideas, apoya la indicacion del señor diputado por Petorca, que tiene la ventaja de abrir la puerta a la construccion de los ferrocarriles, sea sin garantía si no se celebran los tratados, y con garantía si se llega a celebrarlos.

El señor PEREZ MONTT.—Opina que debe cumplirse la lei ya aprobada. Pero en la alternativa de aprobar una indicacion que contraria a la lei misma o de correr el albur de que no se lleven a cabo las líneas de tan fecundo porvenir, su señoría trata de obviar este doble inconveniente presentando una indicacion cuya parte esencial dice:

«No obstante, las empresas podrán llevar a cabo sin garantía las líneas en construccion para el trasporte de pasajeros; el acarreo de mercaderias no podrá hacerse sino despues de la celebracion del tratado de comercio.»

El señor PARGA.—Es indudable que la lei ha sido aprobada en su forma mas restrictiva; pero es indiscutible tambien que esa forma ha ido mas lejos que la intencion de la misma Cámara.

Para salvar esta situacion, despues de examinar minuciosamente el curso del debate, deduce que ambos proyectos han sido estudiados conjuntamente; por lo tanto, apesar de la aprobacion recaida sobre el de Antuco, no se le puede considerar como lei mientras no termine la discusion sobre el de Uspallata. Cree que hai discusion terminada, pero no lei terminada. En consecuencia, puede volverse sobre un artículo y reformarlo con uno adicional.

A vuelta de varias consideraciones reglamentarias y legales, termina apoyando la indicacion del señor Montt.

El señor RODRIGUEZ (I. M.)—Pide lectura de los antecedentes espuestos en las actas.

El señor ORREGO (secretario).—Espone dichos antecedentes, ateniéndose a sus recuerdos; y en seguida da lectura a las actas pedidas.

El señor RODRIGUEZ (L. M.)—Entra en vastas consideraciones tendentes a manifestar que el espediente propuesto es abiertamente contrario al Reglamento. Se está desplegando un lujo de casuistica para saber qué se resolveria en tal caso o en tal otro, sin tomar en cuenta que hai una disposicion aprobada, contra la cual no es lójico volver o porque un diputado ha cambiado de opinion o porque hai mayoría en el terreno de la opinion opuesta.

En consecuencia, pide el cumplimiento del art. 74 del Reglamento y que, por lo tanto, no sean reformados los artículos aprobados, sino por los trámites regulares.

El señor VIDAL (Vice-presidente.)—Apesar del artículo citado, su señoría ha creido prudente poner en discusion la indicacion del señor Montt, por concordar con la intencion de muchos señores diputados.

El señor MAC-CLURE (don E.)—Apoya el procedimiento del Vice-presidente y espone los motivos que obran en pro del artículo adicional propuesto por el señor Montt, con lo cual se conseguirá el propósito y concordará con el espíritu de los votantes.

El señor WALKER M. (don J.)—Dará su voto a la indicacion del señor Montt, y aduce algunas consideraciones tendentes a comprobar el derecho que la Cámara tiene de volver sobre sus propios acuerdos, tanto mas cuanto que hai varias circunstancias en favor.

El señor COTAPOS.—El Reglamento ante todo; no se puede volver sobre el ferrocarril de Antuco. Tenemos sobre esto la palabra del Presidente y del secretario; a esta última se debe tener respeto.

Pero, para salvar la situacion, propone que se deje en paz al ferrocarril por Antuco, y se diga que el de Uspallata puede ejecutar sus trabajos pero sin garantía. Invoca por demas el testimonio del señor secretario para que diga si el señor Orrego Luco declaró terminado el proyecto de Antuco.

El señor ORREGO (Secretario.)—No recuerda las palabras del señor Presidente, pero la práctica ha sido de que la Cámara queda resuelve sus acuerdos.

El señor COTAPOS.—Sí, pero por acuerdo unánime.

Cerrado el debate, se suscitó uno nuevo a cerca de la votacion; usaron de la palabra los señores Rodriguez, Cotapos, Vial, Chacon, Rodriguez y otros.

Votada la indicacion del señor Montt, fué rechazada por 21 votos contra 15.

Votada la indicacion del señor Perez Montt, fué rechazada por unanimidad de 36 votantes.

Votada la indicacion del señor Matte con referencia al proyecto de ferrocarril por Uspallata, fué aprobada por 18 votos contra 15.

Se levantó la sesion a las 5.30.

Viña del Mar.

Una vez mas tenemos que llamar la atencion del público y de nuestras autoridades sobre lo que sucede en esa hermosa ciudad; despues de la estraña pretension del juez don Julio Bernstein de tener coche y carretas sin patentes y despues de insurreccionarse contra la policía que hace respetar las leyes, viene una escena tragicómica que sucedió ayer a las 9 A. M.

Se trasladaron al cuartel de policía don Julio Bernstein y el receptor José Dolores Blanco, con el objeto de castigar a los que dia antes le habian impuesto el cumplimiento de la ordenanza de patentes. Despues de cambiadas unas palabras sobre un asunto insignificante, Blanco con voz de trueno gritó al señor comandante que toda la policía era una gavilla de pícaros y bribones.

El caballeroso señor Wilson le intimó silencio y respeto al cuartel y Blanco le contestó que era autoridad y no tenia que respetar a nadie, y volvió a sus insultos.

Aburrido el señor Wilson dió órden de tomarlo, a dos soldados; oir esto y salir Blanco y su amparador Bernstein como almas que se lleva el diablo, fué todo uno; pero inútilmente, pues Blanco con su gruesa humanidad y todo fué conducido al cuartel.

Volvió a poco Bernstein a dar su fianza por su receptor; pero el señor Wilson le contestó que siendo su cómplice, no podia aceptarlo como fiador y pondria el asunto en conocimiento del señor subdelegado.

Bernstein que de boca es mas bravo que el Cid, sacó a relucir sus famosos fabricanos y dijo al comandante: Pues yo sacaré a Blanco por la fuerza con mi jente.

Entonces Wilson dió órden de preparar la tropa por si acaso Bernstein cumplia, aunque echando solo su jente, lo prometido; pero no se le vió sino el humo; y previendo el desórden mandó poner en la barra al reo.

Blanco fué puesto a la órden del señor Juez del Crimen y éste todavía lo mantiene en la cárcel.

¿Hasta cuándo, hemos dicho varias veces y repetimos ahora, hasta cuándo se mantiene en Viña del Mar una autoridad de nacionalidad hebraica, cuando en todos los paises civilizados se les considera inhábiles para el desempeño de los puestos que exijen conciencia y decoro?

Mientras se mantenga a Bernstein de juez, Viña del Mar sufrirá sus consecuencias; el diario que está azucarado desde el año 1875 puede culpar a quienes quiera; pero el público honrado y digno sabe a qué atenerse y en balde publica manifiestos firmados por individuos asalariados del dicho juez.

Mientras el señor Seguel sea subdelegado de Viña del Mar, el público sabe que ahí se cumplirá la lei y que a él no lo conquista nadie con los conocidos argumentos que a Bernstein han servido para manejar a los subdelegados anteriores y a ciertos diarios.

Sufra esas impertinencias tranquilo, y seguro de que el público entero lo acompaña y lo resarce con usura de esas molestias.

COMERCIO

BOLSA COMERCIAL DE VALPARAISO.

12 de marzo.

Transacciones.

700 acens	Blanca Torre	a $	18¾ c/u.
600 id	id	id	a 18¾ id
50 id	id	id	a 18¾ id.
100 id	id	id	a 18¾ id.

ALFREDO LYON,
C. de C. y M. de E. P.

REVISTA DEL MERCADO

DE ACCIONES Y BONOS.

13 de marzo de 1887.

Acciones.—El mercado de ayer en jeneral ha demostrado mas firmeza que en el dia anterior, y las ventas hechas, aunque no mui numerosas, han sido casi todas a precios mejores que en dias pasados.

Banco Nacional.—Firmes con compradores a 40%, a cuyo tipo se hicieron ventas.

Compañía S. A. de Vapores.—Compradores a 121½%.

Maderas y Buques.—Compradores a $ 59.

Gas Santiago.—Compradores a 165%.

Telégrafos.—Firmes con compradores a 15¾%.

Blanca Torre.—Siguen en alza. Compradores a 18¾.

Todos Santos.—Continúan subiendo. Compradores a $ 68.

Bonos.—Los precios siguen firmes segun se verá por la lista de mas abajo.

PRECIO CORRIENTE DE ACCIONES Y BONOS

Valparaiso, 12 de marzo de 1887.

	Comprador.		Vndor.	Ut. vta
BANCOS.				
Banco Nacional de Chile ...	140	%	141	140
» de Valparaiso	158½	»	159	158½
» Agrícola.	139	»	140	140
» de Concepcion.....	150	»		
» Mobiliario	160	»		
» Union	90	»	95	
» Hipotecario.....	180	$	200	
» Garantizador	1350	»		1350
» Responsabilidad	810	»	825	810
» Santiago	117	»	118	118½
» Nacional Hipotecario ...	195	»	200	
FERROCARRILES.				
Ferrocarril de Coquimbo...	58	%	60	55
» » Carrizal	65	»	70	70
» » Copiapó	60	»	65	60
» » Tongoi	30	»	32	27
» » y Salitre Antofagasta.	76	»	77	77
» » Urbano de Santiago.	106½	»	107½	107
» » Urbano de Valparaiso	207	»	209	208
VAPORES, BUQUES, ETC.				
Compañía S A de V. ex-div.	121½%		122	122
» N. de Remolcadores	127	»	130	128
» » Comercial de id	109	»	110	100
» » Maderas y Buques...	59	$	60	60
» » Diques	98	»	100	98
» » Balleneros.....	402	»	405	402
COMPAÑIAS DE GAS.				
Compañía de Gas de Santiago	165	$	165¼	165¼
» » id de Valparaiso	245	»	248	245
» » de consumidores de gas	348	»	350	345
» » de la Serena	105	%	107	106
COMPAÑIAS DE MINAS.				
Gran Compañía Arturo Prat.	88	%	90	91
Occidente de Cachiral	17	»	18	15
Minera de Chañaral		$	75	80
Huanchaca de Bolivia	3900	»	3925	3925
» chilena.	4500	»	4600	4500
Oruro de id	1000	»	1500	2000
Pueblina de Caracoles.....			20	
Explotadora de id.....		$	50	
Riquesa de id.....	40	»		
Deseada de id.....	25	»		
Descubridora de id.....	25	»		
Gran Compañía de id.....	20	»		
Sud-Americana de id.....	10	»		
Blanca Torre.....	18¾	»	18¾	18¾
Codiciada Esmeralda		»	10	10
Todos Santos	68	»	68¼	68
Desengaño Gall	111½	»	112	111½
COMPAÑIAS DE SEGUROS.				
Compañía La Chilena.....	288	$	290	280
» La América	280	»	281	280
» Union Chilena.....	80	»	84	88
» La Valparaiso	130	»	133	131
» La Nacional.....	40	»	45	42
» La República.....	70	»	80	85
» La Comercial	95	»	97	97
» La Protectora	25	»	26	25
» La Pacífico.....	40	»	41	40
VARIAS				
Compañía Maderas y Carbon	115	%	116	115
» Ascensores Mecánicos	18	$	20	
» Id de Capital ex-div	31			28
» Telégrafo Trasandino	15[illegible]		[illegible]	34
» Beneficiadora de Ar[illegible]	[illegible]	%	188	186
» Telégrafo A[illegible]	55	»	60	63
BONOS [illegible]	55	»	60	55
» BILLETES				
Dando interior.....	8	»	47½	48 47½
» id de 1882.....	6	»	95	97 91
F. C. de Stgo. a San Fdo.	6	»	94	95½ 94
Id de San Fdo. a Curicó	6	»	94½	95 95
Id de Llai-llai a S Felipe	6	»	94	95 94
Id de Stgo. a Quillota...	6	»	no hai en plaza	
Municipalidad de Stg.	8	»	103	104 103½
Id de id	7	»	98½	99 98
Id de id	6	»	89	89½ 89
Bco Gdor de Valores...	8	»	103	103½ 103
Id de id	7	»	102	102½ 102
Id de id	6	»	95½	96 99
Id de id	5	»	85	85½ 85
Caja Hipotecaria	8	»	103	103½ 103½
Id de id	7	»	101½	102½ 102
Id de id	6	»	97½	98 97½
Id de id	5	»	88½	88½ 88½
Municip. de Valp (agua)	10	»	104	105 104
Id de id	8	»	103	103½ 103½
Id de id	7	»	97½	98 97
Id de id	6	»	90½	90½ 91½
Id de id (Teatro)	5	»	75	76 77
Billetes del Bco Valp...	6	»	95½	95½ 95½
Id de id	7	»	101½	101½ 101½
Banco Hipotecario	8	»	102½	103 102½
Id de id	7	»	100	100½ 99
Id de id	6	»	90	90½ 90
Id Nacional Hipotec.	8	»	103	103½ 103
Id id	7	»	99½	100 99½
Id id	6	»	90	90½ 90
Banco, sobre Lóndres 90 d/...			23¼d	
Comercial, id 90 id.			23¼d	
Id Liverpool 90 id.			23¼d	

PRECIO CORRIENTE DE METÁLICO.

Valparaiso, 12 de marzo de 1887.

ORO.		PLATA.	
Oro americano..	108% pr	Pesos f chilenos	60 %
Id frances . . .	98 »	Id id peruanos.	55 »
Lib. esterlinas.	10 40 c/u	Medias de 50 cts	30 »
Id españolas . .	10 00 »	Id de 20 id...	20 »
Id alemanas . .	10 00 »	Id de 10 y 5 id.	15 »
Onzas españolas	31 20 »	Id de 20 id bol..	15 »
Id de paises esp.	31 00 »	Plata inglesa..	80 »
Id en lingotes,		Id americana..	80 »
1000/1000 p gr.	1 15 »	Id española...	80 »
Oro de lavadero, por gramo.	1 05 »	Plata en barra a bordo . . .	$ 15.05
Oro chil (oém)	75 %	Id en tierra. .	15.80
Id oro menudo.	62 »		

CUADRO DEMOSTRATIVO DE LA EXPORTACION AL ESTRANJERO Y AL CABOTAJE POR EL PUERTO DE VALPARAISO, DE LOS PRINCIPALES ARTÍCULOS NACIONALES, DURANTE LA SEMANA QUE TERMINÓ EL 5 DE MARZO DEL PRESENTE AÑO.

ARTÍCULOS	UNIDAD	Al estranjero Cantids	Al cabotaje Cantids.
Aceitunas.....	kilg.	.....	150
Aguardiente	ltrs.	.....	42,500
Id.....	doc.	.....	16
Almidon	kilg.	.....	1,280
Animales vacunos..	—	.....	255
Aves domésticas ...	doc.	.....	402
Cáscara de quillai.	kilg.	8,415	950
Cebada comun.....	»	.....	192,000
Cebollas.	—	.....	68,900
Cerveza.....	ltrs.	.....	172,900
Id.....	doc.	.....	306
Charqui	kilg.	.....	2,600
Chicha.....	ltrs.	.....	1,000
Cobre en barra.....	kilg.	233,520	.....
Cueros vacunos....	—	.....	554
Ejes de cobre y pta.	kilg.	66,241	16,072
Fideos	»	.....	3,010
Frejoles..	»	.....	8,500
Frangollo	»	.....	200
Galletas....	»	.....	4,500
Grasa	»	.....	6,100
Harina flor.	»	.....	336,490
Huevos.....	—	.....	36,500
Jabon	kilg.	.....	11,160
Maiz	»	.....	3,300
Mantequilla.....	»	.....	5,250
Papas.....	»	.....	43,000
Pasto seco.....	»	.....	809,000
Quesos...	»	.....	6,700
Tabaco del país....	kilg.	.....	2,179
Trigo	»	.....	1,700
Vino blanco.....	ltrs.	.....	1,000
Id. id.....	doc.	.....	5
Vino tinto.....	ltrs.	.....	13,920
Id. id.....	doc.	10	371

Oficina de Estadística Comercial.—Valparaiso, marzo 10 de 1887.

Balfour, Lyon y Ca
DELICIAS, 26 .. VALPARAISO.
Fabricantes e importadores de máquinas,
VENDEN;
BOMBAS CENTRÍFUGAS para regadío.
BOMBAS A VAPOR y de mano.
MOTORES A VAPOR fijos y portátiles
TURBINAS, RUEDAS Y PRENSAS hidráulicas.
ALAMBRE «Best Charcoal,» Núms. 10 y 12, para amarrar bultos de pasto.
HORNOS DE MANG «Piltz» «Americanos,» elípticos y circulares.
Ofrecen tambien su completo surtido de **Fierro, Cañerías** y demas artículos para la esplotacion de minas y otras industrias.

LA MARINA DE GUERRA

Los últimos inventos de la ciencia naval.

CAÑONES Y BUQUES SUB-MARINOS.

Despues de ocuparse de la barca cañon, inventada y ensayada en Francia segun ya hemos dado cuenta, el *Times* habla de un cañon-dinamita construido por los norte-americanos, y de los esperimentos de un cañon sub-marino que van a tener lugar en breve en el arsenal de Woolwich.

El *Times* observa que el almirante ingles sir G. Willes, talvez se ha felicitado demasiado pronto por el éxito de la resistencia que ha presentado la coraza del *Résistance*.

El *Times* se conmueve a la idea de que los norte-americanos vayan a poseer un cañon-dinamita; conmocion prematura, puesto que aun no se conocen los resultados que dará en los ensayos.

Aunque los norte americanos poseen un material naval poco importante, a ellos se deben casi todos los progresos de la ciencia marítima de guerra. Los primeros esperimentos verdaderamente sérios de los acorazados no se han hecho en Europa, sino en los Estados Unidos.

En 1813, por instigacion y segun los planos de Fulton, los norte-americanos ya habian construido un buque de vapor blindado, que ha sido descrito por el injeniero Marcotier y el coronel Paixhans. Este buque que se llamó primitivamente *Demologos*, tomó el nombre de *Fulton* despues de la muerte de este hombre célebre. El espesor de su coraza habia reducido su velocidad a 4 millas y media. Quedó inutilizado en 1829, antes de que se hubiesen podido probar sus cualidades de combate.

La ciencia naval debe a los norte americanos el *gutling*, el *gardner*, el cañon-revólver Hotchkiss de tiro rápido, cuya facilidad de transporte permite emplearlo en las cofas de los buques; y tambien le debe la primera concepcion practica de los buques con torres. ¿Pendrá que deberle tambien el cañon-dinamita de mar? El tiempo lo dirá; mientras tanto el *Times* se despesera tanto porque la marina de guerra no debe nada a los injenieros ingleses.

Los norte-americanos, apoderándose de la idea del buque sub-marino, han ido hasta el fin en su aplicacion, construyendo en Nueva York, bajo la direccion del injeniero Tuck, el *Peacemaker*.

Se asegura que ha hecho con éxito varias travesias en el Hudson, descendiendo debajo del agua y subiendo a la superficie a la voz de mando. Mide 30 pies de lonjitud, 8 pies y medio de anchura y 7 y medio de profundidad. Se obtiene la propulsion por medio de una máquina Westinghouse; el vapor lo produce una caldera Caustic-Potash. La hélice tiene forma ordinaria, el timon está adaptado al codaste, pero para subir a la superficie del agua o para hundirse se emplean timones colocados a los lados. El *Peacemaker* puede recibir a bordo dos torpedos, amarrados el uno al otro por medio de cadenas, y destinados a ser colocados por medio de ganchos debajo de la quilla del buque que se quiere hacer saltar.

La esplosion del torpedo se produce con una chispa eléctrica, cuando el buque sub-marino se ha retirado a una distancia conveniente.

Enganchar torpedos debajo de la quilla de un buque es verdaderamente una novedad, pero nos parece tan dificil su ejecucion, que probablemente no podrá practicarse nunca.

Lo que tienen de importante los esperimentos del *Peacemaker* es que baja en el agua y sube con facilidad a la superficie. Establecido este principio se podrá utilizar fácilmente la invencion, si no para enganchar torpedos debajo de la quilla de los buques, a lo menos para desempeñar otras funciones durante una guerra naval.

El espíritu inventivo de los norte-americanos no podia detenerse en ese camino, y por eso acaban de construir, como lo hemos dicho, un cañon que lanza proyectiles con dinamita. Hace mucho tiempo que se han hecho esperimentos con obuses, pero los resultados no han sido maravillosos. Los norte-americanos han evitado la dificultad que ofrece la pólvora ordinaria para lanzar esos obuses, empleando la fuerza pneumática.

El crucero destinado a recibir esa nueva máquina de destruccion lo han construido los señores Crapaudson's, el cañon la Pneumtic Company, de Nueva York.

Hé aquí las dimensiones del buque: lonjitud unos 75 metros; anchura 8 metro; puntal 2 m. 25; potencia de la máquina 3,200 caballos; velocidad 20 nudos. El casco será todo de acero y el buque tendrá dos hélices. La particularidad mas grande del buque será su armamento. Los nuevos cañones pneumáticos para dinamita se colocarán dos delante y uno en el centro del buque, midiendo cada uno 20 metros de lonjitud. Cada pieza podrá disparar un tiro por minuto.

El pañol de la artillería está en el centro del buque, en el lugar mas profundo. Los largos tubos de acero de las piezas tienen diez pulgadas y media de diámetro; directamente encima del pañol, sobre el puente, se encuentra una torrecilla cónica, en la que están colocados el aparato del timon y la máquina que sirve para descargar los cañones. Para hacer fuego en la direccion que se desea hai que hacer maniobrar el buque colocándolo frente al blanco porque los cañones están fijos. Se cree que estos cañones podran tirar a una distancia de dos millas.

El proyectil de dinamita será lanzado por una descarga de aire comprimido con presion de mil libras por pulgada cuadrada. Cuando la válvula colocada en la culata del cañon se abre y se introduce el aire comprimido, no hai choque, pero se imprime al proyectil una velocidad inmensa, y a dos millas de distancia parece que presion es notable. El proyectil es una caja de hojalata mui delgada, conteniendo 100 kilógramos de dinamita.

Complementan el armamento del crucero algunas piezas de tiro rápido, cañones Hotchkiss para poder rechazar los ataques de las torpederas.

No tendrá nada de estraño que este buque, que ha sido bautizado con el nombre de *Desbrayer*, obtenga una velocidad de 20 nudos si se consideran los adelantos introducidos últimamente. La compañía de las construcciones navales de Saint-Nazaire puede obtener una velocidad de 25 nudos en los cruceros-torpederos de 48 metros, y los astilleros de Queyries se comprometen a dar una velocidad de 21 nudos a un crucero cuyo plano-proyecto de construccion se ha sometido al ministerio de marina de Francia.

Lo que parece defectuoso en el sistema del *Desbrayer* es la fijeza de sus piezas. Que los tiros hayan sido precisos en tierra es posible; pero esa precision puede desaparecer en el agua. Seria preciso un mar tranquilo, tiempo despejado, un buque que deje aproximar a dos millas de él un adversario tan temible.

Es un conjunto de elementos difíciles de encontrar. Ademas la tripulacion del buque ¿podrá servirse de una materia tan fácilmente esplesible como la dinamita sin mas peligro que el que encuentra en el empleo de la pólvora? Cabe dudarlo.

Tenemos que hablar todavia de otro instrumento de la guerra naval. El *Times* se ocupa tambien de un cañon sub-marino, del que van a hacerse esperimentos en el arsenal de Woolwich; decididamente los norte-americanos quieren destruirlo todo porque es tambien un norte americano el capitan Erickson, el inventor de esa idea orijinal, si es que no se trata de obtener un nuevo principio.

El cañon tiene 9 metros de largo y su proyectil solo tiene 5 piés menos que la lonjitud del cañon. La pieza estará colocada en la proa del buque, a 1m. 50 debajo de la flotacion.

La direccion del tiro está determinada por la posicion del buque. Este cañon de acero pesa 40 toneladas. La carga de pólvora aún no está determinada, pero se cree que 15 kilógramos de una materia especial bastarán para lanzar el proyectil a 300 metros.

Puede ponerse en duda; pero aun siendo así, no llevaria ninguna ventaja al torpedo Whitehead, que se lanza regularmente a 600 metros.

El valor del cañon sub marino desaparece ante el poder del crucero torpedero sub-marino *Peacemaker*, del que hemos hablado al principio, aun pues es probable que éste no sea mucho mas feliz en la colocacion del doble torpedo debajo de la quilla de los buques.

Si los ingleses, como dice el diario de la City, no son afortunados en descubrir instrumentos mortíferos, tienen mas suerte en sus construcciones navales. El almirantazgo ingles resolvió el año pasado la construccion de cinco cruceros de gran velocidad: *Orlando, Australia, Undauntelb, Narcissus* y *Galatea*.

Hé aquí sus dimensiones: lonjitud 91 m. 40; anchura 17 metros: puntal 11 m. 25; desplazamiento 5,000 toneladas. Una coraza de 25 centímetros se estiende sobre unos 60 metros de la lonjitud total. En la parte superior de la coraza hai un puente acorazado de 56 milímetros, que cubre el buque en toda su lonjitud y va inclinándose adelante y atras en un ángulo de 30 grados a partir del lugar donde cesa la proteccion de la coraza lateral. Estos buques tienen dos máquinas sistema Compound de triple espansion, desarrollando en conjunto una fuerza de 8,500 caballos. Deberán tener una marcha de 18 millas. Máquinas, calderas, aparatos, todo está debajo del puente acorazado; los pañoles para el carbon colocados en los flancos del buque forman una nueva proteccion a sus organos esenciales.

El armamento se compone de 2 piezas de 23 centímetros, de 10 cañones de 15 centímetros, montados sobre ajustes Vavasseur; de cañones de 6 libras y de 8 cañones de 3 libras de tiro rápido; por último de 4 Hotchkiss. Habrá ademas, 6 tubos lanza-torpedos, de ellos dos para debajo del agua.

De esos 5 magníficos cruceros encargados por el almirantazgo a la industria privada, dos han sido entregados en 20 meses, el *Australia* y el *Undauntelb*. Lo que ofrecen de particularmente notable, ademas de su poderoso armamento y la coraza bien concebida en la línea de flotacion y en el puente, es la proteccion de la torre de mando, en la que permanece el comandante del buque durante el combate y que contiene los aparatos necesarios para las maniobras. Hasta ahora esa proteccion es absolutamente ineficaz en casi todos los demas buques, mientras en los cruceros ingleses los injenieros la han blindado con una coraza de acero de 30 centímetros.

Dentro de algunos meses los grandes cruceros ingleses encargados a la industria privada pasarán en velocidad y poder a los que se conocen hasta ahora.

ESTUDIOS DRAMÁTICOS

POR ERNESTO BOSSI.

Ni el desden de los tinterillos de mala muerte, llenos de idolatrías y de antipatías preconcebidas, que creyéndose maestros en el arte de la palabra ignoran la acepcion estricta de los vocablos, escribiendo con mala sintáxis y pésima puntuacion; ni la adjudicacion arbitraria de gusto y estilo contrarios a mis inclinaciones literarias, hecha por plumario que divide los párrafos como quien corta pan frances con la mano; ni el sarcasmo de los energúmenos que serian maestros de todo, sino hubiera aquí discípulos de algo; ni la audacia de menguados materialistas que juzgan el arte como el zapatero las botas, por el cuero y la puntada, me han desviado del propósito de escribir como pienso, de decir lo que siento, de valerme de la forma que se me antoja. Pero esta resolucion de hacer oidos de mercader, fatiga el ánimo de quien no pretende privar a nadie de su rayo de luz, creyendo tener derecho a disfrutar tambien del calor del sol. Por eso conforta al cultor desinteresado del arte, que tiene que luchar en estos paises con los jenios de gacetilla, recien salidos del colejio, los críticos de baratillo y la mayoría indiferente, el que de tiempo en tiempo alguno de los grandes maestros le guie, le estimule o le aplauda.

Yo, por ejemplo, confieso modestamente que he sacado provecho de las lecciones de Ernesto Rossi, y con la altanería de quien no se deja guiar por ciegos, que no he sacado en limpio una coma de los discursos de los maestros de pega. Conocí a Rossi en Chile, y sea porque me vino recomendado, o porque él me buscara con frecuencia, estrechamos relaciones que ni la distancia ni el tiempo han aflojado. Al enviarme el volúmen de que voi a ocuparme, promete consagrar en el segundo algunas líneas