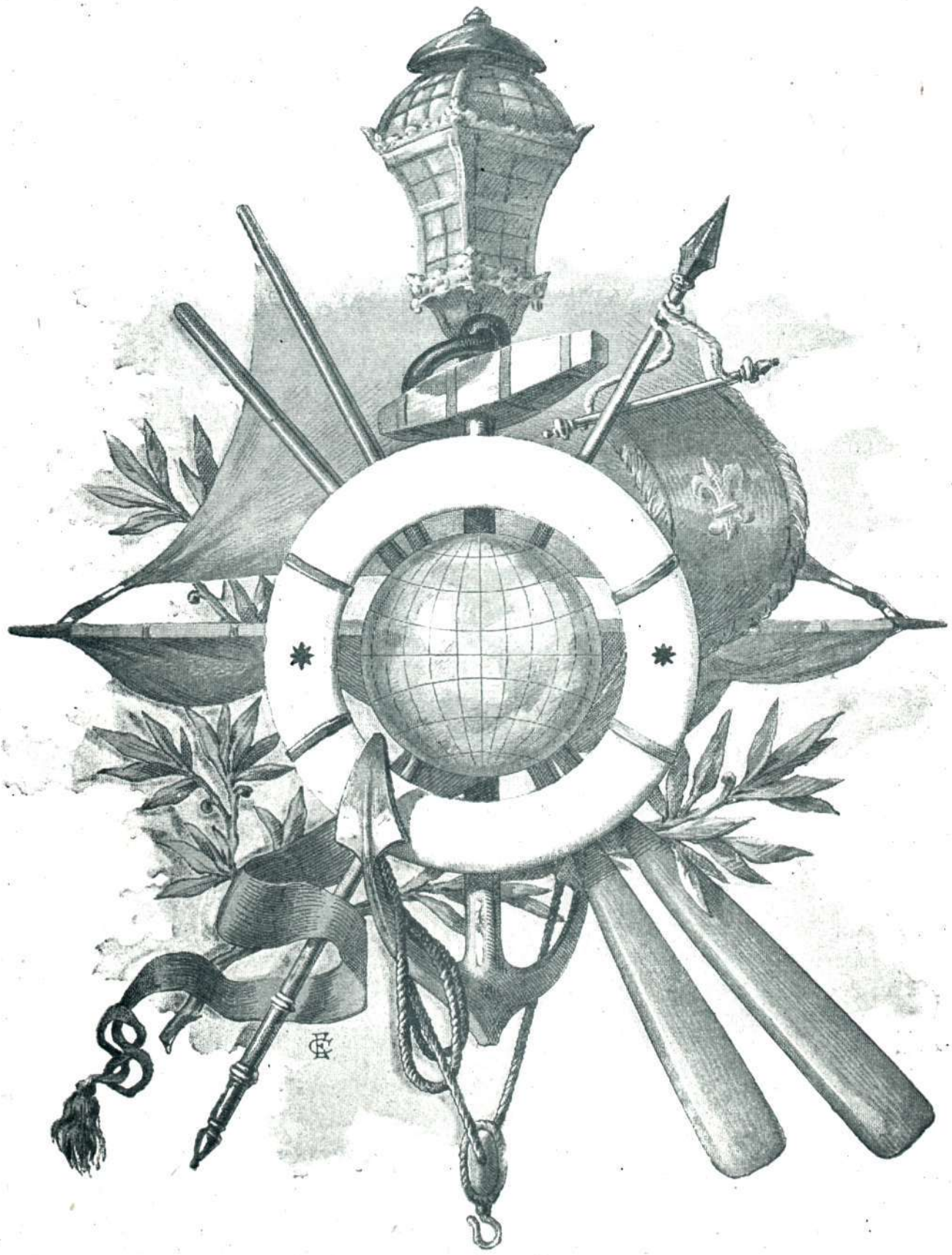
EL MUNDO NAVAL
ILUSTRADO



REVISTA QUINCENAL

AÑO I.—NÚM. 6

© Biblioteca Nacional de España

SUMARIO

TEXTO

ADVERTENCIA.

CRÓNICA NAVAL DE LA QUINCENA, por *D. Victor M. Concas*, Capitán de Navío.

MARINA MERCANTE.—ACTA DE LA MARINA MERCANTE, por *D. José Ricart y Giralt*.

NOTAS DIPLOMÁTICAS, por *D. Juan Valera*.

ELOGIO DE D. JOSÉ LUIS DÍEZ, por *D. Luis Pérez de Vargas*, Teniente de Navío de 1.ª clase.

DOS IDEALES, por *D. Eliseo Sanchiz y Basadre*, General de la Armada.

ATERRAMIENTOS DE LA BAHÍA Y DEL ARSENAL DE CÁDIZ (continuación), por *D. Juan Pastorín y Vacher*, Capitán de Fragata.

NUEVA CONTESTACIÓN Á LAS PREGUNTAS CURIOSAS, por *Henry Colston Burt*.

MARINOS CULTIVADORES DE LAS BELLAS LETRAS, por *D. Ángel Lasso de la Vega*.

INVENCIONES DE ESPAÑOLES APLICADAS Á LA NAVEGACIÓN, por *D. Cesáreo Fernández Duro*.

EXPOSICIÓN GENERAL DE BELLAS ARTES, por *D. A. Danvila Jaldero*, C. de la R. Academia de San Fernando.

TRABAJOS SUBMARINOS, por *D. Mario Rubio Muñoz*, Teniente de Navío.

TEATROS Y AUTORES, por *Marión Lorbac*.

LA MORAL DE GUIGNOL (cuento), por *D. Roque F. Yzaguirre*.

ANÉCDOTAS Y CHISTES HISTÓRICOS, por *D. Mario Rubio Muñoz* y *D. A. Perea*

EXPLICACIÓN DE LOS GRABADOS.

GRABADOS

Retrato del EXCMO. SR. D. FERNANDO COS-GAYÓN, Ministro de la Gobernación.

EXCMO. SR. D. CASIMIRO DE BONA Y GARCÍA DE TEJADA, Inspector general de Ingenieros de la Armada.

SR. D. ANDRÉS COMERMA Y BATALLA, Ingeniero Inspector de primera clase de la Armada.

TROCADERO (Cádiz).—Dique de la Compañía Trasatlántica.

D. JOSÉ LUIS DÍEZ Y PÉREZ MUÑOZ, Teniente de Navío, cuyos restos fueron trasladados al Panteón de marinos ilustres.

OBSERVATORIO ASTRONÓMICO DE SAN FERNANDO (Cádiz).

ALGUNOS FAROS DEL LITORAL DE ESPAÑA:

Coruña.—Faro de la torre de Hércules.

Santander.—Faro del Caballo.

Barcelona.—Faro del Llobregat.

Castellón.—Faro de Oropesa.

Cádiz.—Faro de Trafalgar.

Cádiz.—Faro de Chipiona.

Málaga.—Faro de Málaga.

Tarragona.—Faro de Buda en Tortosa.

MARINA DE GUERRA:

El *Almirante Brown*, acorazado de la Marina de la República Argentina.

El *Renown*, acorazado de la Marina inglesa.

BELLAS ARTES:

Don Quijote en casa de los Duques, cuadro de D. A. Gisbert.

Estatua de Legazpi, por D. A. Marinas.

© Biblioteca Nacional de España

El Mundo Naval Ilustrado.

DIRECTOR: D. PEDRO NOVO Y COLSON, Alcalá, 49. ADMINISTRACIÓN: HERNANDO Y C.ª, Quintana, 31.

AÑO I ❁ MADRID 15 DE JULIO DE 1897. ❁ NÚM. 6

EXCMO. SR. D. FERNANDO COS[illegible]ÓN

MINISTRO DE LA GOBERNACIÓN

BIBLIOTECA NACIONAL

© Biblioteca Nacional de España

ADVERTENCIA

Desde el presente número hemos refundido en una sola Crónica naval de la quincena *las dos que, por separado, veníamos publicando. Obedece esta reforma, en primer término, á indicaciones cariñosas de nuestro respetable y distinguido amigo el General Sr. Auñón, que tan brillantemente ha venido redactando la* Crónica naval española, *y cuyos escritos, á causa de la perentoriedad de ser presentados en plazo fijo, han aumentado el cúmulo de sus múltiples ocupaciones.*

Así, pues, por mutuo y cordial acuerdo, el Sr. Concas queda encargado de sumar en una sola todas las novedades de ambas crónicas.

También podemos adelantar á nuestros abonados el ofrecimiento que el Sr. Auñón nos hace de colaborar en las columnas de El Mundo Naval *sobre otros asuntos interesantes á la Marina, y que redactará con la independencia de criterio que hasta ahora ha guiado y guiará siempre á cuantos nos honran enviándonos sus escritos.*

CRÓNICA NAVAL DE LA QUINCENA

15 de Julio de 1897.

SUMARIO: Viaje de SS MM. á San Sebastián.—Colegio de huérfanos de la guerra.—Regreso del acorazado *Vizcaya* de las fiestas del Jubileo.—Centenario de la derrota de Nelson en Tenerife.—El Almirantazgo inglés.—Acero níquel.—Torpedo Carter.—La eterna cuestión de torpederos y acorazados.—Nuevo plan de achique.—Ingrediente para sustituir las pinturas de los fondos.—Ley contra los buques que lleven poca dotación.

Debemos apuntar como el primer acontecimiento de esta quincena la salida de la capital para San Sebastián del Jefe supremo de la Armada, S. M. el Rey D. Alfonso XIII, acompañado de su augusta madre, cuyo entusiasmo por todo lo que á la Marina se refiere es una prueba más de su extraordinario talento. Las virtudes de nuestra Soberana han conquistado el corazón de todos los españoles, y ciertamente que entre los que pertenecemos á la Armada no habrá quien no se halle dispuesto á ofrecer á los pies de tan augusta Señora hasta la última gota de sangre.

El día 21 cumple un año más de edad la Reina D.ª María Cristina, y uno más que gozamos los españoles la dicha de tenerla entre nosotros; el 24 es su fiesta onomástica, piadosa conmemoración que los católicos celebramos, dando así fe de nuestras creencias.

En San Sebastián podrá haber visto el niño Rey á Príncipes y enviados de una nación oriental, todos ostentando su condición de Almirantes y Oficiales de Marina, en la que funda aquel próspero país su derecho á figurar entre las naciones civilizadas. Allí, á la vista del inmenso mar, deben los maestros enseñar á su Soberano que esa planicie sin fin que une las naciones más distantes de la tierra es el principal origen de la grandeza, el poder y la fortuna de los pueblos, y que el que la ha dominado ha sido y será siempre el que imponga las leyes al mundo entero.

¡Ojalá vengan de la costa brisas puras del siglo en que vivimos á hacer entender en estas atrasadas regiones del corazón de España que en el empeño de engrandecer nuestra Marina va la vida de la patria, y que ésta no estará segura mientras que desde los balcones de la plaza de Oriente no pueda verse con la imaginación reflejada en el firmamento la sombra de los mástiles de nuestra Escuadra surcando los mares que ciñen la península Ibérica!

***

El Ministro de Marina se ha ocupado con singular interés en estos días, en unión del Sr. General López Domínguez, de los Colegios de huérfanos de la guerra que preside este último General.

Sensible es que los recursos que pueda facilitar el General Beránger no estén á la altura de su deseo; pero tanto el digno Ministro como todo el personal de la Armada, pondrán de su parte cuanto puedan para acudir al socorro de aquellas infelices criaturas, víctimas inocentes de la guerra.

***

El acorazado *Vizcaya* dejó las costas de Inglaterra, regresando al Ferrol. En Spithead estuvieron también con nosotros los holandeses, en unión de los cuales ambos le disputamos un día á Inglaterra el dominio de los mares; estuvo representado Portugal por el acorazado *Vasco de Gama*, nombre y bandera á quien perteneció la India hoy de los ingleses, y también Francia, en su tiempo adversaria de Inglaterra, aunque nunca le disputara la hegemonía marítima, por más que así lo pretendan sus historiadores. ¡Esa es la vida!

De toda esa reunión de buques, y á pesar de tan colosal despliegue de fuerzas, hay algo muy grave que inquieta á la Gran Bretaña, y no son las escuadras ciertamente, sino las tres palabras *Made in Germany*, capaces de nublar la justa alegría de la Soberana de Inglaterra, como otras tres palabras nublaron la fortuna de un monarca asirio en el apogeo de su fortuna: palabras fatídicas que se leen en millares de artículos que invaden á Inglaterra y á sus colonias.

Aunque á primera vista no aparezca la relación, ése es seguramente el punto débil en las corazas de la escuadra de Spithead; y si los pueblos del mundo entero protegen, como deben, su industria y su propio comercio, y los industriales no entienden por protección la expoliación de su país, nuestros hijos tendrán el *sentimiento* de no admirar en aguas inglesas otra revista tan importante como la que acaba de celebrarse.

***

El próximo día 27 se celebrará en Santa Cruz de Tenerife el Centenario de la derrota del Almirante Nelson, en su ataque á aquella plaza, en cuya ocasión una bala de cañón de nuestras baterías le arrebató un brazo. La fecha de este suceso difiere en algunas historias, que le asignan el día 20.

La celebración del centenario no es un acto hostil á Inglaterra, como no lo fué á nosotros el centenario de la Armada *Invencible*, celebrado no ha mucho en Plimouth: es solo un recuerdo histórico de respeto y admiración á vencedores y vencidos, en que pueden tomar parte los ciudadanos de ambos países, que poco después de aquellos hechos eran íntimos aliados, si bien con no más razón que la tuvieron para ser adversarios.

El *Diario de Tenerife*, que es sin duda alguna el mejor periódico de todo el Archipiélago, prepara una edición extraordinaria en la que figurarán unas cuantas líneas del Sr. Almirante Beránger, trabajo breve, pero que, según se nos dice, es de un gran sentido político. También ha remitido algún escrito el Sr. Ministro de la Guerra, el General de la Armada Sr. Auñón, y para que entre tanto bueno no faltase algo soporífico, creemos que también un Sr. Concas ha enviado un artículo de inoportunidad.

***

Como en estas crónicas quincenales he de incluir tambien cuantas noticias halle á mano referentes al extranjero, ha de serme forzoso enterarme de todo lo que pasa fuera de casa; y así mi curiosidad me hizo tropezar con unas líneas de Mr. Lockroy, exministro de Marina en Francia, que, hombre civil y todo, ha dicho verdades como puños, tales como no se hubiera atrevido á decir ningún Almirante, por temor á que le achacaran que barría para adentro.

Las líneas á que nos referimos son éstas: «La metalurgia francesa ha constituído un sindicato despiadado, que impone á la Marina militar sus concepciones, sus productos y sus precios... Se la obligaría á capitular dirigiéndose á Inglaterra, lo mismo que Inglaterra se ha dirigido á menudo á nuestros constructores; pero el Parlamento se alborotaría...»

Y suspendemos, pues por el camino que sigue Mr. Lockroy, no habría un industrial español y no pocos diputados que no se creyeran aludidos, y no quiero verme en el caso de decir mil veces: No era por usted, pues ésa aún no la sabía yo.

Sin embargo, en Inglaterra ya es otra cosa, según ciertos oradores españoles que, pegue ó no pegue, han de intercalar en cada párrafo una apología de la Gran Bretaña, aunque no quieren acordarse de Irlanda ni de la historia de Macauly que han aprendido muy deprisa. Pero, á la verdad, marchando allí todo de tan admirable modo, demostró gran valor cívico y fundados convencimientos el eminente escritor D. Juan Valera cuando no hace mucho, en un artículo sabroso, como todos los suyos, se atrevió á decir que había visto y conocido de cerca muchos personajes extranjeros, y que no había hallado ninguno ni que valiera más ni menos que lo poco ó mucho que valemos en esta tierra. Y aunque no he visto tanto, me uno á tan respetable opinión, pues he conocido también muchos extranjeros cuyo valer estaba solo en la inocencia de los que, con la boca abierta, admiraban los conceptos emitidos en extraño idioma.

Pero eso no va con Inglaterra, pues el Almirantazgo reposa en un lecho de rosas; y si no, ahí están para demostrarlo las siguientes líneas de una publicación científica de su país: «Dale otra vez con el Almirantazgo. Si las cosas van por sus pasos contados se le acusa rudamente de rutinario, inerte y perezoso; y si en un momento de desesperación, aquel centro hace un esfuerzo para ir á compás de los tiempos se le llama con más encarnizamiento atolondrado é imprevisor. Terrible ha sido el ataque que ha sufrido en

© Biblioteca Nacional de España

el Parlamento con motivo de la adopción de las calderas Belleville; pues los intereses creados, cuando son ingleses, se defienden hasta morir si se trata de capitales empleados en factorías organizadas para fabricar productos que ya tienen su mercado. Esta defensa de aparatos antiguos es tan razonable, como lo era Canuto (*muy señor mío*) cuando desde la ventana ordenaba á voces que la marea subiera ó bajara á su voluntad».

¡Y nosotros que creíamos que en Inglaterra no se trataba sino del bien del país! Y ahora salimos con que los lores y los comunes imitan á Canuto, y tratan al Almirantazgo como á cabeza de turco, cuando defienden intereses de amigos. ¡Qué desengaño!

Y no es para dicho todo lo que se nos ocurre. Dejemos, pues, este tema tan espinoso.

***

El acero níquel va ganando mucho terreno en industrias hasta hoy vedadas para él por su precio excesivo. Este es tres veces mayor que el del acero dulce, pero su resistencia es el doble de aquél; así que se calcula que en un buque de 10.000 toneladas, en que pudieran suponerse unas 6.000 de peso, con acero níquel se podrían prácticamente ahorrar 1.000 toneladas en el casco, pues es evidente que muchas piezas necesitan determinadas dimensiones independientes del metal de que estén hechas. Así, pues, si por un lado el acero níquel cuesta tres veces más, y por otra parte se necesita menos material, se puede calcular en un aumento de un 33 por 100 el coste primitivo del material de los cascos.

Lo más extraordinario es que la reforma se inicia en los buques mercantes, cuya capacidad quedaría notablemente aumentada, sobre todo en los grandes trasatlánticos, en que por sus dimensiones la diferencia sería más apreciable.

En resumen: los buques serán más caros, triste consuelo para el contribuyente y para el personal de todas las Marinas, pues á más carestía, menos personal empleado.

¡Paciencia!

***

Tenemos en campaña otro torpedo eléctrico autodirigible, el «torpedo Carter», que en un pequeño modelo ha verificado dentro de un dock pruebas que se dicen admirables.

El torpedo describió la figura de un ocho á voluntad del operador persiguiendo á un bote, al que hirió en la popa, á modo que un pez espada persigue á su presa. Así lo cuenta al menos una revista profesional.

Las experiencias tuvieron lugar en una colonia inglesa, y se dice que va á construirse uno en mayor escala.

El tiempo dirá lo que será el nuevo torpedo.

Periódicamente, como si se tratara de un turno establecido, aparece sobre el tapete la cuestión del valor militar comparativo del torpedero y del buque de combate; y así acaba de ocurrir en estos días en Inglaterra, pero con una particularidad digna de mención, y es que el asunto ha sido tratado por un Almirante, no sólo conocido en el mundo naval por sus escritos, sino que hasta el presente había sido el campeón del buque de combate, al que vuelve la espalda en favor del torpedero.

Hasta hoy la mayor parte de estas discusiones han sido promovidas por los constructores, ganosos de colocar su mercancía, los cuales han tenido casi siempre la habilidad de interesar en la polémica al elemento profesional, á los hombres políticos y á la opinión pública, atacándola por el flaco de la supuesta baratura; pero levantada hoy bandera en favor de los torpederos por el Almirante Colomb, en términos puramente profesionales, es un hecho que con razón ha causado penosa impresión en Inglaterra, que tiene empleadas sumas fabulosas en buques de combate y sobre los que descansa toda su fuerza y prosperidad.

De la discusión á que han dado lugar las manifestaciones del Almirante Colomb se ha venido á sacar en claro que, si bien es verdad que los torpederos han ganado en condiciones de mar y velocidad, en cambio son mucho mayores, cuestan más y por su parte la artillería de tiro rápido, disparando con pólvora sin humo y con velocidades iniciales que le aseguran un blanco fácil á una distancia regular, se puede decir que han hecho adelantos superiores á los de sus contrincante, viniéndose á sacar en consecuencia que las potencias navales no pueden prescindir de ninguna clase de buques, pues todos pueden hallar ocasiones de aprovechar sus condiciones especiales; y que, en tal concepto, cuantos más buques, mejor, sea cual fuere su clase y tamaño. Después de todo era lo que ya sabíamos.

***

En el acorazado inglés *Prince George* se ha resuelto el problema del achique de los compartimentos de un modo tan sencillo como práctico, que, además, suprime la complicación de la tubería que era necesaria para que tuviera cada uno de ellos un modo de vaciarlos.

La sencillísima instalación del *Prince George* consiste en que cada compartimento tiene una válvula, registro ó grifo, si se quiere llamar así para más claridad, el cual se puede abrir desde cubierta, para que el agua vacíe al fondo del buque puramente por gravitación. Allí el agua encuentra al gran colector de las bombas principales, que corre á todo el largo del casco, y colector que tiene la novedad de estar sobre los dobles fondos, pues en la varada del *Howe* en Ferrol y del *Sultán* en Malta se vió que al chocar los fondos con alguna piedra, lo primero que había después del forro exterior era el tubo colector, de modo que se averiaba ó inutilizaba precisamente cuando hacía más falta.

Este sistema requiere otro servicio de achique para el doble fondo, pero que, como es consiguiente, no tiene la importancia del principal.

Nuestro acorazado *Cristóbal Colón* ya tiene el colector encima del forro exterior, pero con pequeñas bifurcaciones que llevan los chupadores al doble fondo; de modo que aunque de más fácil entretenimiento que los que van entre cuadernas, no responde todavía á la idea que dejamos apuntada, y que seguramente será imitada decididamente por su sencillez y eficacia.

***

Y siguen las invenciones, siendo esta vez la de una materia oleaginosa compuesta de sebo, carbón y otros ingredientes secretos, que se endurece bajo del agua, no permitiendo que los moluscos se adhieran á los fondos, y luego, mediante una cantidad de aceite de petróleo, se consigue engrasarlo de modo que no haya fricción de las obras vivas con el agua del mar, con lo que el inventor se propone ganar nada menos que un 25 por 100 de velocidad.

Según dicho inventor, el petróleo, que se esparce de un modo especial, se adhiere á los fondos sin subir á la superficie, lo que parece muy difícil; pero debe hacerse constar que el Gobierno americano la ha juzgado digna de estudio, quedándonos en espera de los resultados, aunque no sean el consabido 25 por 100, ni mucho menos.

***

Acaba de pasar á tercera lectura en Inglaterra la ley denominada Undermayning Act, que traduciríamos: Ley contra las dotaciones escasas. Por esta ley se autoriza al Board of Trade, ó sea Cámaras de Comercio, cuya activa gestión en Inglaterra es conocida, para que no permita la salida de ningún buque mercante nacional ni extranjero de los puertos de la Gran Bretaña con tripulación que se juzgue insuficiente para el manejo del buque, precaución que la avaricia de los armadores y el aguijón de la competencia hacen absolutamente necesaria, como hace años fué preciso poner coto á los seguros, causa de tantas catástrofes en las soledades del mar.

VÍCTOR M. CONCAS
Capitán de Navío

MARINA MERCANTE

ACTA DE LA MARINA MERCANTE

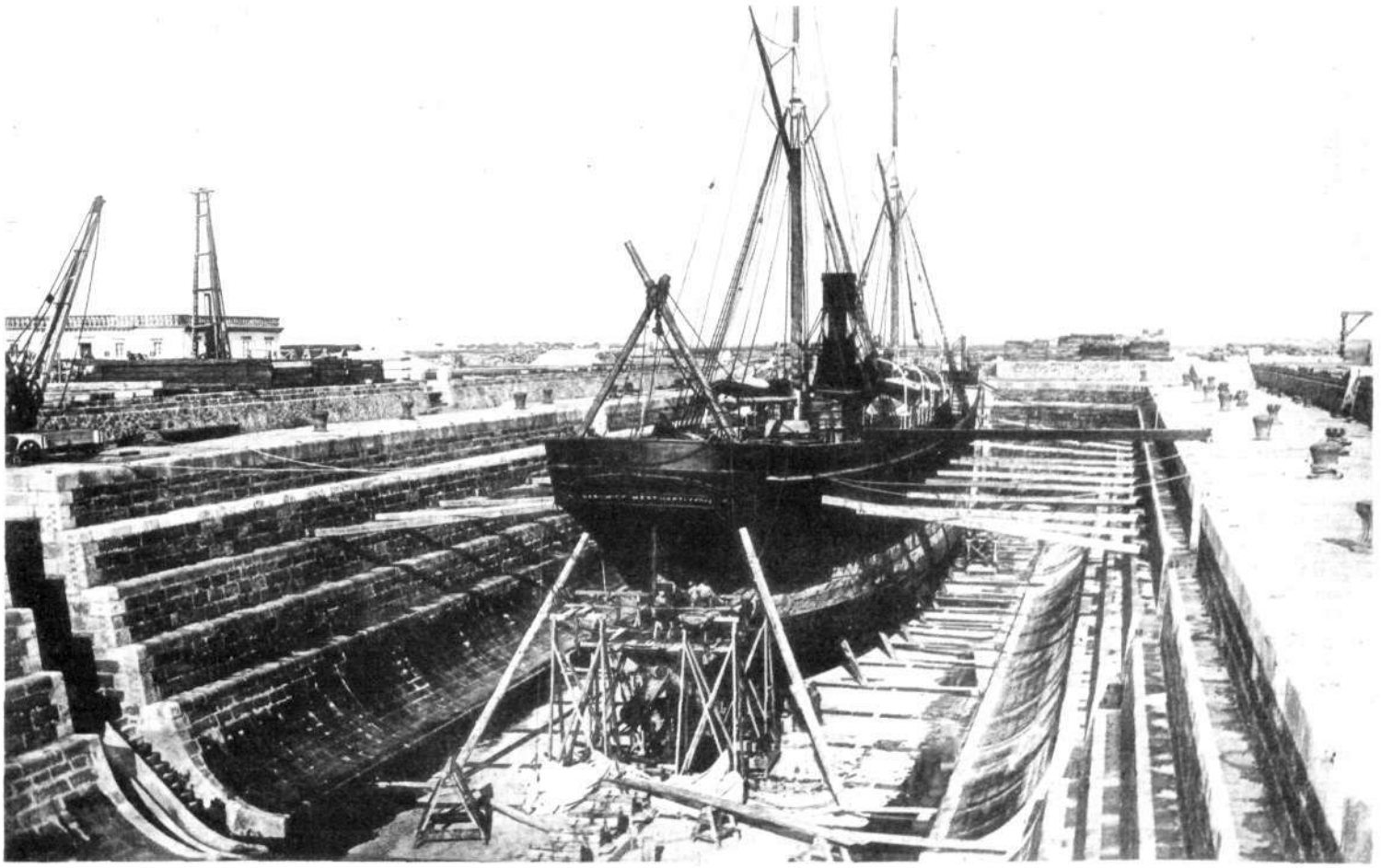
La legislación que rige actualmente la Marina mercante no puede ser más complicada de lo que es. El capitán de un buque llena su camarote de códigos, ordenanzas, instrucciones y guías, y á pesar de esto queda poco menos que á oscuras en ciertos extremos que pueden ocurrir, y en otros no ve el menor acuerdo entre diferentes leyes vigentes, que proceden de distintos centros gubernativos. Es de notar que la Marina mercante depende de casi todos los Ministerios, y en un país de tan pocas aficiones marítimas como es España, huelga decir cómo se legisla por los que no se han embarcado nunca. No hay más que leer la parte marítima del llamado tan pomposamente *Novísimo Código de Comercio*, para comprender que allí no ha puesto la mano para nada el elemento marítimo. Ya me ocuparé de este *Código* en otro escrito, pues urge mucho su rectificación.

En las naciones marítimas, el Ministerio de Marina tiene grandísima importancia y pesa su voto en los destinos de la patria; pero en España siempre se ha considerado al Ministerio de Marina como de *entrada*, y por ser los Ministros Almirantes, hombres de mar honrados y leales, poco acostumbrados á las intrigas y farsas de la *alta* política, han sido casi siempre arrollados por sus compañeros de Gabinete, curtidos en las lides políticas, y por sorpresa unas veces y por imposición otras, se han ido cortando del árbol de la Marina muchas y robustas ramas, que se han apropiado otros centros directivos, particularmente Fomento. A este Ministerio pasó una gran parte de los servicios de la Marina mercante, que por cierto han fomentado y fomentan muy poco bajo la dirección de Fomento. Los Ministros de Marina, que no se marean en el mar, se han mareado en el océano de la política, careciendo de la suficiente energía para negarse en redondo á concesiones que han sido fatales para la Marina mercante. Pero ésta ha cam-

© Biblioteca Nacional de España

EXCMO. SR. D. CASIMIRO DE BONA Y GARCÍA DE TEJADA
INSPECTOR GENERAL DE INGENIEROS DE LA ARMADA
(en situación de reserva).

SR. D. ANDRÉS COMERMA Y BATALLA
INGENIERO INSPECTOR DE PRIMERA CLASE DE LA ARMADA
(en situación de reserva).



TROCADERO (Cádiz).—DIQUE DE LA COMPAÑÍA TRASATLÁNTICA

© Biblioteca Nacional de España

biado su modo de ser desde que los buques son de acero y las velocidades han crecido; de manera que ahora los trasatlánticos mercantes son instrumentos de guerra, y como consecuencia sus tripulaciones han de ser gente militar. Así lo entienden todas las naciones marítimas, protegiendo por diferentes medios las Compañías navieras de buques rápidos.

Fácil es, pues, comprender que con este cambio tan radical que ha tenido el instrumento de transporte marítimo, la Marina mercante, lo mismo en personal que en material, ha adquirido un valor militar que antes no tenía, y que, ciertamente, no se aviene con la administración de Fomento, precisando que todos los servicios marítimos vuelvan á su centro lógico, pues hay que considerar que lo mismo son instrumentos de guerra los barcos, sino también los faros, semáforos, valizas y todo cuanto, sirviendo de seguridad al navegante en tiempo de paz, puede ocasionarle daño en caso de guerra.

Hé aquí por qué se impone una nueva organización de la Marina mercante que responda á las necesidades presentes del comercio y de la defensa de la patria, organización que comprenda todos los servicios, y no resulte, como ahora, que los marinos no saben muchas veces á qué atenerse. Esta necesidad se hace sentir en todas las naciones marítimas, y en varias de ellas, como Francia é Italia, se estudia la creación de un departamento de la Marina mercante anexo al Ministerio de Marina.

Entendemos que es poco seria la organización actual de la Marina mercante. Servicios tan marítimos como faros y semáforos, los primeros dependen de Fomento y los segundos de Marina, ¡y qué mucho, cuándo los ingenieros civiles proyectan los planos de los puertos, y en éstos la autoridad de Marina ocupa un lugar muy pasivo y desairado!

Parécenos que ya es hora de que se organice la Marina mercante, y entendemos que la gloria de esta iniciativa está reservada al actual Ministro, Sr. General Beránger, que reúne las condiciones necesarias para llevar á buen fin una obra de tanta importancia. Veterano, no tan sólo del mar, si que también de la política, ya está marinado para las luchas parlamentarias, como lo prueba que con él ha dejado de ser de *entrada* el Ministerio de Marina, elevándose al rango importante que le corresponde en una nación marítima. El actual Ministro, con su energía y talento, puede imponerse para reunir en su departamento todos los servicios marítimos, pues hay que considerar que no es solamente Ministro de la Marina militar, sino que es Ministro de la Marina, comprendiendo en esta palabra las dos hermanas, militar y mercante.

Alguna de las asociaciones marítimas se ocupó no ha mucho en redactar un *acta* de la Marina mercante, que no flotó por haberse redactado muy á vuela pluma. La cosa es de mucha importancia para ser tratada ligeramente; hé aquí por qué opino que antes es necesario redactar un programa, como si dijéramos la triangulación de primer orden, y luego proceder al *relleno*.

Yo me atrevo á presentar el siguiente programa, en el cual incluyo muchos extremos que son tratados por el Código de Comercio, y que juzgo deben entrar también en la legislación marítima, así como los servicios que, dependientes de Fomento ahora, creo que es de rigurosa necesidad que vuelvan á Marina.

PROGRAMA

El *Acta de la Marina mercante* comprenderá cuatro partes, á saber:

1.ª *El personal.*
2.ª *El material.*
3.ª *Navegacion.*
4.ª *Playas y puertos.*

Primera parte.—El personal.

Esta primera parte comprenderá dos subdivisiones, que serán:
Título A.—*Personal técnico.*
Título B.—*Personal no técnico ó mercantil.*

A.—Personal técnico.

Capítulo 1.º

Qué se entiende por gente de mar.—Necesidad de una inscripción marítima organizada militarmente.—Necesidad de prerrogativas á la gente de mar.—Categorías y premios para la gente de mar.—Código penal.

Capítulo 2.º

Cuerpo de Capitanes de la Marina mercante.—Escuelas de Náutica.—Oficiales de la Marina mercante.—Capitanes de la Marina mercante.—Categoría de los oficiales y Capitanes de la Marina mercante.—Sus deberes para con el Estado y el comercio.—Premios.

Capítulo 3.º

Cuerpo de Maquinistas navales.—Escuelas de Maquinistas navales.—Sus categorías.—Sus deberes á bordo de los buques mercantes.—Sus deberes para con el Estado.—Premios.

Capítulo 4.º

Contramaestres, carpinteros, calafates y marineros.—Categorías de estas clasificaciones.—Sus deberes á bordo.—Herreros, fogoneros, paleros, engrasadores y demás empleados de máquina.—Sus deberes á bordo.—Cocineros y empleados de cocina y cámara.—Sus deberes á bordo.—Premios.

Capítulo 5.º

Caja general de la Marina mercante.—Socorros.—Retiros.

B.—Personal no técnico ó mercantil.

Capítulo 1.º

Navieros.—Condiciones que deben reunir.—Las relaciones con el personal de sus buques.—Contratas de salarios de las tripulaciones.—Seguro de salarios.—Pago de salarios en casos de siniestro.—Parte de premio por salvamento de valores.

Capítulo 2.º

Consignatarios.—Sus relaciones con los navieros y con las tripulaciones.—Cargadores.—Sus relaciones con los navieros, con los consignatarios y con los Capitanes de las naves.

Capítulo 3.º

Sobrecargos.—Sus deberes á bordo.—Sus relaciones con los Capitanes de los buques y con los navieros y cargadores.

Segunda parte.—El material.

Capítulo 1.º

Clasificación de los buques según el material de construcción y el motor.—Su arqueo.—Clasificación en pesca, pequeño cabotaje, gran cabotaje y alta mar.

Capítulo 2.º

Reglamento de franco bordo para la línea de carga.—Inspección técnica para los buques y para las máquinas motoras.—Inspección y reglamento para los compartimentos estancos.—Reglamento é inspección para los medios de salvamento.

Capítulo 3.º

Condiciones que han de reunir los buques correos, según sus navegaciones.—Buques inscritos como auxiliares de la Armada.—Premios á la construcción nacional de buques, máquinas motoras, máquinas auxiliares, cadenas, anclas y demás enseres técnicos de valor.

Capítulo 4.º

Reglamento de higiene naval.—Capacidad de las cámaras, ranchos y sollados, según el número de personas embarcadas.—Departamento para enfermería en los buques de pasaje.—Servicio médico y farmacéutico.

Capítulo 5.º

Hipoteca marítima.—Registro de naves.—Abanderamiento.

Tercera parte.—Navegación.

Capítulo 1.º

Navegación de pequeña pesca y de gran pesca.—Protección á las industrias de pesca.—Reglamento de pesca.

Capítulo 2.º

Navegación de pequeño y de gran cabotaje.—Reglamentos para sus tripulaciones.

Capítulo 3.º

Navegación de altura.—Reglamentos para sus tripulaciones.

Capítulo 4.º

Libros técnicos y comerciales propios del buque.—Su reglamentación.—Instrumentos científicos propios del buque.

© Biblioteca Nacional de España

Capítulo 5.º

Seguro marítimo.—Obligaciones del asegurador y del asegurado.—Avería simple y avería gruesa.—Liquidación de averías.

Capítulo 6.º

Contratos de fletamento.—Corredores colegiados intérpretes.

Capítulo 7.º

Abordajes.—Asistencia.—Lastramento.—Naufragios.—Abandono.—Formación de causas.—Tribunales.

Capítulo 8.º

Consulados.—Relaciones entre los Cónsules y Capitanes de los buques.—Derechos de los Consulados.—Museos comerciales en los Consulados.—Personal de los Consulados.

Capítulo 9.º

Reglamento de luces, señales y maniobras para evitar abordajes.—Código internacional de señales.—Reglamento nacional de banderas y señales.

Capítulo 10.º

Sanidad marítima.—Cuarentenas.—Observaciones.—Lazaretos —Reglamento de Sanidad marítima.

CUARTA PARTE.—PLAYAS Y PUERTOS.

Capítulo 1.º

Necesidad de restablecer la antigua zona marítima.—Jurisdicción marítima en todos los servicios de Marina establecidos en tierra.—Dominio de las playas.—Tercios navales.—Comandancias militares de Marina.

Capítulo 2.º

Puertos.—Su clasificación mercantil, militar y náutica.—Juntas de obras.—Su reglamentación.—Construcción y conservación de los puertos.—Capitanías de los puertos.—Policía de los puertos.

Capítulo 3.º

Reglamento de Aduanas para el fondeo, estancia, carga, descarga y arribada en los puertos.—Diques, almacenes, varaderos, boyas, norais, grúas, machinas, chatas, lastre, aguada.—Depósitos flotantes de carbón y de víveres.

Capítulo 4.º

Reglamento de practicaje.—Reglamento de remolcadores.—Servicio meteorológico.—Servicio telegráfico y telefónico.—Servicio horario y magnético.

Capítulo 5.º

Reglamentación de faros, semáforos y valizas.—Cuerpo de servicios hidrográficos.—Su reglamentación.

SECCIÓN COMPLEMENTARIA

REGLAMENTACIÓN DE LA DIRECCIÓN DE LA MARINA MERCANTE

Iniciada la idea de una *Acta de la Marina mercante* por mi pobre pluma, es mi deseo que personas más autorizadas rectifiquen con más acierto el anterior programa, y luego hagan el *relleno*, que es lo más importante.

JOSÉ RICART Y GIRALT

Barcelona 5-VII-97.

Notas diplomáticas.

Varias veces he querido desistir de escribir estas *Notas*, y luego he reincidido en la tentación y hasta en el pecado de escribirlas. Aunque las escribo, no es sin recelo de pecar, recelo que nace principalmente del calificativo de *diplomáticas* que llevan las tales *Notas*. Más bien son antidiplomáticas que diplomáticas, por el espíritu que las anima, muy inclinado á censurar la diplomacia de ahora, y por el estilo en que van redactadas, cuya desnudez y cuya crudeza tienen muy poco de diplomático.

Suplico á los lectores que me perdonen esta contradicción ó esta falta, y que, á fin de atenuarla, donde dice *Notas diplomáticas* lean como si dijese *breve reseña* ó *ligeras consideraciones sobre los últimos sucesos políticos*.

Al contemplar la resignada postración de Grecia, se me ocurre para explicarla algo á modo de apólogo. Un hombre rico y fuerte tiene dos hijastros: uno débil y pobre, aunque ya emancipado; el otro más débil aún y sometido á su potestad. Abusando de ella, ofende á este hijastro sometido, le azota, le esquilma y le martiriza. El hermano mayor, acaso sin la menor gana de reñir, y casi ó sin casi convencido de que si riñe el padrastro le azotará y le esquilmará también, se cree obligado por el buen parecer y por la negra honrilla á sacar la cara por el hermano y á empeñarse en una contienda cuyo mal éxito apenas es dudoso. Hay seis poderosos amigos que pueden evitar la contienda. En el fondo de su corazón lo que el hermano mayor desea es que le contengan para que no riña. Pero los seis amigos no se ponen de acuerdo para contenerle, y él tiene que reñir, y riñe y recibe los azotes y se expone, además, á que el padrastro, para castigar su falta de respeto, le imponga una multa y trate de quedarse con parte de sus bienes. Los seis amigos, que no han impedido nada, acusan entonces de temerario, de soberbio y de presuntuoso al infeliz hermano vencido.

Tal es y tal sigue siendo la situación de Grecia. La paz definitiva con los turcos no se ha logrado aún. Continúan las negociaciones y los aplazamientos. Las seis grandes potencias anhelan remediar el mal causado, pero no pueden desconocer que hoy es más difícil que antes que el turco sea condescendiente y generoso después de la victoria. Si se ponen de acuerdo conseguirán cuanto quieran: el turco cederá, aunque esté muy engreído, si seriamente se le amenaza; pero el esfuerzo que hoy se emplee tendrá que ser muchísimo mayor que el que se hubiera empleado antes de la guerra con los griegos.

Esperemos, de todos modos, que las negociaciones lleguen al fin que se desea; que Tesalia sea evacuada y siga formando parte del reino helénico, y que la indemnización de guerra que Grecia ha de pagar sea bastante módica para que, sin completa ruina, pueda pagarla.

Esperemos también que llegue á buen término la autonomía de Creta y que esta famosa y en otro tiempo próspera isla florezca nuevamente con la autonomía extraña que se le va á conceder bajo la sabia tutela de un señor suizo, llamado Numa Droz, que se impondrá á los cretenses para que los haga dichosos y para que reproduzca entre ellos, al uso del día, los milagros de su tocayo Numa Popilio, segundo Rey de Roma.

Entretanto, las dilaciones que el Gobierno turco sigue presentando para la paz definitiva empiezan á fatigar la paciencia de las seis grandes naciones europeas y de sus Gobiernos respectivos. Rusia ha sido la primera en mostrar esta fatiga. Después la prensa inglesa, manifestando sentimientos semejantes, excita á la opinión pública y al Gobierno británico para que se proceda con entereza y se obligue al turco á aceptar las condiciones para la paz y á desistir del sistema de obstrucción que ha adoptado, y con el cual parece que se mofa de los propósitos de las seis grandes naciones y que sacude el yugo de su tutela. El Emperador de Austria, Francisco José, ha escrito al Sultán una carta en el mismo sentido, aconsejándole que sea dócil. Y por último, de conformidad con las instrucciones que han recibido de sus Gobiernos, los representantes de las seis grandes potencias en Constantinopla han dirigido al Gobierno de la Sublime Puerta una nota colectiva apremiándole para que prescinda de pretensiones exageradas y remueva los estorbos que obstruyen el camino para llegar á la paz definitiva. De esperar es que el Gobierno turco ceda y que esta paz sea pronto un hecho.

Tan incontrastable es la fuerza de dichas seis grandes naciones cuando puestas de acuerdo la dirigen á un fin común que, no sólo la paz entre Turquía y Grecia, sino la paz de todo el mundo y el reinado de la justicia y el más rápido progreso de la prosperidad y cultura de los pueblos todos dependerían de ellas y por ellas se lograrían, si para fin tan benéfico se concertasen.

O no lo conocen aún, ó si lo conocen lo disimulan y lo toleran para evitar conflictos; pero día llegará en que sea imposible el disimulo. La ambición invasora de los Estados Unidos de América va creciendo con rapidez y extendiéndose por todas las regiones. El Gobierno federal se excusa, y no sin aparente fundamento, con la extremada libertad de sus gobernados, á la que no puede poner freno. Pero si esta excusa valiera siempre, seguiría justificando las más crueles é hipócritas maquinaciones contra naciones amigas. Podría el Gobierno seguir dando pruebas más ó menos aparentes de amistad y de benevolencia, y seguir los gobernados conspirando contra una nación amiga y tratando de enflaquecerla y arruinarla con una guerra larga y dispendiosa, y esto á mansalva y hasta exigiendo costosas indemnizaciones por los males, destrozos y estragos que ellos mismos causan, fomentando insurrecciones con su aplauso y su simpatía, y sosteniéndolas y procurando hacerlas interminables con todo linaje de auxilios: armas, dinero,

© Biblioteca Nacional de España

municiones y vituallas. La cruel é inexplicable indiferencia de las seis grandes naciones que así dejan en este punto á España abandonada y sola no hallará disculpa cuando se escriba con imparcialidad la historia de nuestros días; y tal vez llegue un momento en que dichas seis grandes naciones se arrepientan de no habernos dado el menor apoyo. No sé si es en el derecho ó en las costumbres internacionales, pero hay ahora algo vigente de que se usa y se abusa de la manera más inicua y que convendría anular, ó por lo menos modificar y coartar en un Congreso diplomático futuro. Hablo del derecho y del deber que se atribuye y que se impone cada Estado de proteger á sus súbditos que van ó que viven en tierra extraña y de reclamar en favor de ellos contra cualquier agravio, verdadero ó supuesto, y hasta contra cualquier infortunio que les sobrevenga. De aquí que la llegada y el establecimiento de gente extranjera, que debiera ser fausto suceso, porque llevan al país adonde acuden su inteligencia, su enérgica voluntad para el trabajo y tal vez sus capitales, sea una calamidad horrible, ya que convierte á estos extranjeros, materialmente domiciliados y conservando su antigua patria, en una clase monstruosamente privilegiada que puede conspirar, subvertir el orden público, burlarse de todas las leyes, atropellar todos los respetos, robar, incendiar y matar, y después, si el poder público pone mano en ellos y trata de castigarlos, encontrarse con el veto del Estado de que proceden, el cual Estado, si es poderoso, no se limita á exigir que queden impunes, sino que exige también que se recompensen con dinero sus fechorías, forzando así á los ciudadanos pacíficos del país en que las cometen á que entreguen su dinero para que se le lleven los revoltosos y los díscolos. Y el horror y la insolencia de todo esto sube de punto cuando tan desgobernado privilegio no se concede sólo á quien en realidad es extranjero, sino á los malhechores y rebeldes del país mismo, á quienes fácilmente se les da fuero de extranjería, y con este fuero, la venia, el vale y el estímulo para cometer insolencias y crímenes, por lo menos con impunidad y á menudo con recompensa. Tal es el extremo á que ha llegado España, ó más bien en que está España desde hace años, en sus relaciones con los Estados Unidos de América. Y no es esto hacer la oposición al Gobierno actual, ni á ningún Gobierno español determinado. El mal data de larga fecha. Y siendo causa de él los Estados Unidos, en ellos está la mayor culpa de que podemos acusarlos.

Síntoma de su ambición podrá ser su propósito de anexionarse las islas de Hawai; pero, en mi sentir, aunque la tal anexión no convenga á los intereses y miras de otros Estados, no puede decirse que repugne á la justicia ni que sea motivo de escándalo y de censura. Si los hawaianos libremente quieren depender de la Unión, en su derecho están de unirse á ella, y en su derecho está la Unión de recibirlos en ella. En virtud de su conveniencia podrán oponerse á esto y reclamar y protestar otras naciones, pero no veo que puedan hacerlo en nombre de la justicia. Y lo que es para la conveniencia general de la civilización, ¿cómo podrá negarse que las islas de Hawai prosperarán más y serán más útiles para todo el género humano bajo un poder de origen europeo, aunque establecido en América, que independientes y bajo el poder de un gobierno indígena? Por lo demás, no se comprende la sorpresa que este propósito de anexión ha despertado. Ya se preparaba y se veía venir desde el año de 1875, en que el Rey Kalakaua, siendo Grant Presidente de la gran república, se puso bajo su protectorado. Muerto poco ha el Rey Kamehameha III y destronada la Reina Lilioukalani por una revolución, ¿qué tiene de particular y que no esté de acuerdo con las ideas modernas que aquel pueblo soberano quiera ser *yankee* ó lo que se le antoje?

Tampoco veo que deba censurarse ni extrañarse que los anglo-americanos, que se derivan de Europa, aunque no estén en Europa, aspiren á gozar en Marruecos de los mismos privilegios para sus súbditos de que las grandes naciones europeas disfrutan. Así como hallo absurdo, peligroso, expuesto á vejaciones, y hasta ocasionado á que se supongan ilícitos logros y ventajas para quienes lo negocian, en la protección que se cree en el deber y con el derecho de dar un Estado civilizado á sus súbditos cuando residen en otro Estado civilizado, así hallo conveniente á los intereses de la general cultura, y además casi indispensable, que todo Estado civilizado se atribuya y ejerza este derecho de protección de sus súbditos residentes en un país bárbaro. Al discurrir así, yo no condeno, sino que apruebo la reciente pretensión de los Estados Unidos en Marruecos; pero esta misma aprobación hace más clara y patente la magnitud del agravio que nos infieren los Estados Unidos con sus constantes reclamaciones contra nosotros y en favor de sus súbditos. En mi sentir, el reclamar de cierta manera presupone la declaración implícita de la barbarie y desgobierno del Estado de quien se reclama.

Este uso ó este abuso diplomático implica previa injuria: expulsar arbitrariamente y sin autoridad para ello al Estado de quien se reclama de la confederación tácita de los pueblos cultos; suponer denegación de justicia y que es menester que cada cual se la tome por su mano. De otra suerte, no debiera un extranjero conseguir por la vía diplomática sino lo que el natural del país consigue en los tribunales ordinarios litigando contra particulares, ó en el tribunal contencioso-administrativo litigando con el Estado; ó, mejor dicho, no debía acudir á la vía diplomática, sino á los tribunales, como los súbditos del país.

Sea por lo que sea, es triste confesar la decadencia y postración y el corto lucimiento de las tres gloriosas naciones y castas de gente cuyas costas territoriales baña el Mediterráneo, y que dieron sucesivamente, la primera fecundo y original fundamento á las ciencias y á la artes de Europa; la segunda, unidad de leyes, lengua é imperio, preparándolo todo para la pronta difusión y triunfo de la religión cristiana, y erigiéndose luego, habilitada para ello con el poder de la cruz, en benéfica y singular maestra y domadora de bárbaros; y la tercera, por último, agrandando el concepto de las cosas creadas y descubriendo nuevos mundos, para plantar en ellos la cruz y difundir la cultura. Muy decaídos estamos de nuestra antigua grandeza, sin excluir á Italia, cuyo cuerpo débil se diría en ocasiones que dificulta sostener el gravísimo peso y la balumba de una capital tan grande como Roma, por su historia y por sus recuerdos.

La fuerza, el imperio y hasta el brío militar y la inteligencia política se diría que se han ido con los pueblos del Norte. Tal vez nos desdeñan, olvidando los pasados beneficios; tal vez nos odian, recordando nuestra superioridad pasada, y siempre se enorgullecen y se engríen, no sin bastante fundamento, y cantan y celebran su triunfo.

Ahogando la envidia que pudiera nacer en nosotros, bien digno es de admirar ese triunfo en el jubileo con que la nación inglesa acaba de glorificarse y de ensalzarse á sí propia, ensalzando y glorificando á su Reina, Emperatriz de la India y soberana de más de 230 millones de seres humanos de todas las castas, lenguas y tribus que hay sobre la faz del planeta. A ofrecer sus respetos á la Emperatriz han acudido príncipes, representantes y magnates ilustres de todos los pueblos independientes, cuyos Estados, por remotos que estén, confinan siempre con alguna posesión inglesa; y han acudido también los soberanos tributarios y los jefes de los Estados sometidos y subordinados, á rendir pleito homenaje, como fieles vasallos, á la superior soberanía de su augusta Señora. Extraordinaria ha sido la pompa que en esta ocasión ha desplegado la Gran Bretaña y el magnífico alarde que ha hecho de su poder marítimo. Lo que de tanta prosperidad se deba á la fortuna, lo que se deba á la alta prudencia y á las virtudes de la Reina, y lo que se deba al talento, á la perseverancia, al patriotismo y al valer superior de la nación inglesa, acaso la historia lo deslinde bien y lo marque en lo futuro. Lo único que á nosotros nos incumbe hacer es maravillarnos respetuosamente de poder tan grande, y desear que se emplee, no en menoscabo y ofensa, sino en bien de todo el linaje humano.

No pocos otros puntos pudiéramos y aun debiéramos tocar en esta breve reseña; pero lo dejamos para otro día, porque la reseña va siendo tan extensa que difícilmente cabe en las columnas de nuestra revista.

JUAN VALERA

10 de Julio.

ELOGIO DE D. JOSÉ LUIS DÍEZ

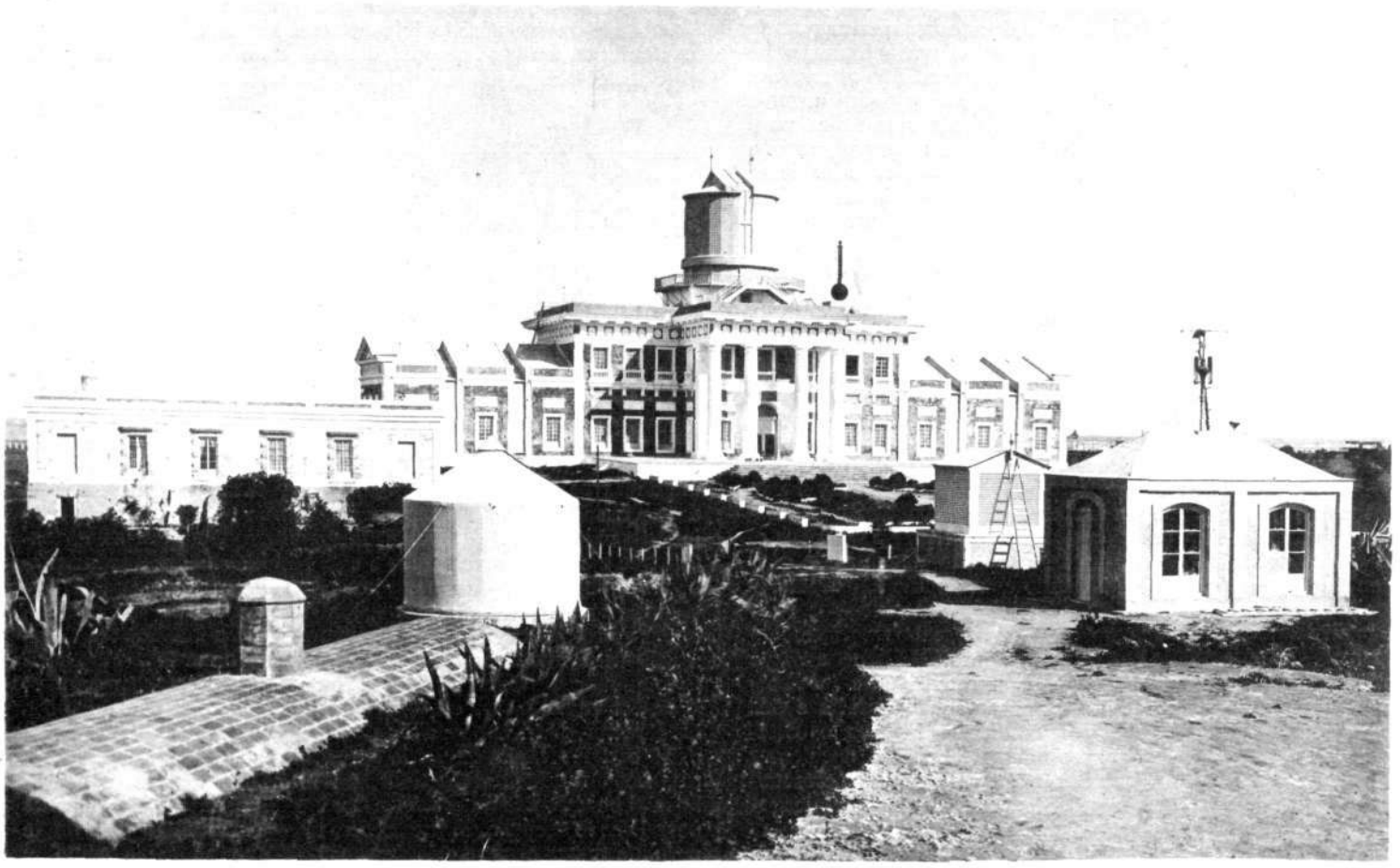
(FRAGMENTOS DE UN DISCURSO)

Yo le conocí de niño y le admiré de hombre. Era franco, generoso, expansivo, excelente compañero, caballero cumplido, de carácter alegre, despreocupado en la persona como pocos y, como pocos, entregado siempre á cuanto es digno de contemplación y de estudio. La inquietud de su cuerpo, malavenido con el reposo, correspondía á la vivacidad de su imaginación, lozana y fecunda, ávida de investigaciones nuevas, aficionada á ejercicios, para otras violentos, que efectuaba sin fatiga, sin cansancio, como entregada á placentero juego. Así, de un modo sorprendente, encontraba relaciones, semejanzas y afinidades donde todo parecía discontinuo, heterogéneo, singular, independiente: así, sin meditación, como solicitado por fuerzas concurrentes, nunca opuestas; como asaltado por un turbión de ideas distintas, pero claras, sin penumbras, sin vaguedades, en síntesis admirables cobraba de todas las ciencias el tributo que necesitaba en cada caso de ellas, que para eso les había dedicado antes, con actividades intermitentes, pero febriles, algún tiempo, no mucho, del que le dejaba libre el cumplimiento de sus deberes, que fué en todas ocasiones para Díez lo esencial, lo preferente, lo apremiante, lo que no le permitía tomar el necesario descanso, lo que no sabía cómo ni cuándo interrumpir, porque creía siempre que para diferirlo estaba demasiado lejos el día de mañana, ese día tan reclamado y explotado por la negligencia y la pereza, manifestaciones de la repugnancia al trabajo que muchos sienten y que algunos quieren y saben vencer, oponiéndoles las atracciones del éxito y los estímulos del deber mismo, que dan por fruto la satisfacción de la conciencia.

© Biblioteca Nacional de España

D. JOSE LUIS DÍEZ Y PÉREZ MUÑOZ, Teniente de Navío

CUYOS RESTOS FUERON TRASLADADOS AL PANTEÓN DE MARINOS ILUSTRES



OBSERVATORIO ASTRONÓMICO DE SAN FERNANDO (Cádiz)

© Biblioteca Nacional de España

En Enero de 1877 fué destinado Díez al Observatorio de San Fernando como alumno del curso de estudios de ampliación, y allí fué donde se revelaron las claras dotes de su inteligencia y sus generales aptitudes.

Después, en el Observatorio de San Fernando, puso Díez de relieve su predilección hacia las ciencias físicas, sin que por eso dejara de acusar sobresalientes aptitudes para las otras. Al terminar allí estos estudios, en Enero de 1881, fué destinado como profesor á la Escuela Naval, y entre otras asignaturas, tuvo á su cargo la de electricidad.

Notorio es lo atrasados que andábamos por España en esta clase de conocimientos. Las gigantescas máquinas de Ramsden y de Holz, orgullosas de su alta jerarquía, ocupando en los gabinetes los más preferentes sitios y luciendo sus hermosos discos de cristal como pavos reales envanecidos; las botellas de Leyden, reunidas en baterías cual bandadas de cisnes alarmados; los electróforos con sus correspondientes pieles de gatos; los electrómetros de hojas de oro, trémulas como si fueran de sensitivas; los cuadros centelleantes y el pistolete de Volta, y las esferas metálicas montadas, como cabezas de grotescos enanos, sobre varillas de vidrio, eran entonces objeto de la mayor veneración; y toda la ciencia que tales artefactos utilizaba reducíase al ir y al volver de dos fluidos solicitados á unirse por propia é irresistible simpatía y condenados á frecuentes y violentas separaciones por la implacable curiosidad del hombre: ¡por eso echaban chispas!

Claro es que Díez había estudiado en el Observatorio capítulos más avanzados de aquella ciencia; pero claro es también que no había de reproducir en la Escuela las extensas enseñanzas contenidas en abultados tomos. Tratados adecuados de extensión media que, admitiendo las leyes fundamentales del electro-magnetismo, desarrollasen las aplicaciones industriales necesarias al oficial de la Armada, no se conocía ninguno. Esta dificultad fué un grande aliciente para Díez, quien, entregado á sus propias iniciativas, desarrolló en elocuentes conferencias un curso completo de electricidad y magnetismo; y de tal manera se condujo, sustituyendo los anteriores utensilios por teléfonos, telégrafos, dinamos, ampermetros, voltmetros, voltámetros y galvanómetros, que sus alumnos, sin libros y sin apuntes, porque era imposible extractar las conferencias de Díez, llenas de digresiones eruditas, quedaron familiarizados con los instrumentos y con las teorías modernas. El éxito alcanzado, por sí solo, es suficiente para enaltecer á un hombre.

Los que después, con libros adecuados, hemos seguido en la enseñanza los caminos de Díez, tenemos con este motivo que dedicar un sentido recuerdo á su memoria.

En 13 de Junio de 1883 fué autorizado Díez para estudiar en Viena los adelantos que presentaba la Exposición universal de electridad. Poco tiempo pudo permanecer en la capital de Austria porque, exigiendo su presencia en Ferrol la instalación del alumbrado eléctrico, hubo de ser llamado por telégrafo el 25 de Septiembre.

Evidente es que Díez había ya sobradamente satisfecho las aspiraciones que le llevaron á la Exposición, de modo que no pudo contrariarle el llamamiento. A él, sin embargo, se opusieron las súplicas del Sr. Presidente de la Exposición y la del señor encargado de Negocios de España, fundadas ambas en la consideración de que Díez trabajaba allí para provecho general y para honra de su patria, desempeñando el cargo de Secretario del Comité científico, puesto importantísimo que mereció entre los sabios extranjeros, por su discreción y por sus conocimientos en ciencias y en idiomas.

El Gobierno austriaco condecoró á Díez por sus trabajos, con la Cruz de la Corona de Hierro.

Dice así el Sr. D. Juan Viniegra, Director actual del Observatorio y antes de la Academia de Ampliación: «Fué, á mi juicio, el Teniente de Navío D. José Luis Díez un perfecto modelo del oficial de Marina ilustrado; con un clarísimo talento y una laboriosidad á toda prueba, estaba siempre al tanto de todos los adelantos de la ciencia y los aplicaba con sumo buen criterio en cuantas comisiones se le confiaban.

»Desempeñó el profesorado de Química en esta Academia de una manera notable, y al mismo tiempo atendió, por disposición de la primera autoridad del departamento, á la reforma del alumbrado eléctrico del Arsenal de la Carraca, á varias pruebas de torpederos y á otras comisiones, sin que el constante trabajo de estas simultáneas ocupaciones originase la más mínima deficiencia en el acabado cumplimiento de cada una de ellas.»

...Y aquella alma nobilísima, que buscó y amó la verdad en la tierra, voló hacia Dios para conocer la Eterna Verdad y poseer la Eterna Sabiduría.

Testimonio de mi admiración y de mi afecto sea este pobre trabajo que he llevado á cabo en su memoria.

LUIS PÉREZ DE VARGAS

Teniente de Navío de 1.ª

San Fernando 27 de Junio de 1897.

Traslación de los restos de D. José Luis Díez al Panteón de Marinos ilustres.

Verificóse el día 27 del pasado mes de Junio la traslación de los restos mortales del esclarecido Teniente de Navío, cuyo retrato publica EL MUNDO NAVAL ILUSTRADO, desde el cementerio de Jerez al Panteón de Marinos ilustres de San Fernando.

Había ido durante la mañana á Jerez una numerosa comisión en nombre de todos los cuerpos de la Armada. Celebráronse en la parroquia de San Marcos solemnes honras fúnebres. Luego se exhumaron los restos del malogrado marino y con ellos las esperanzas muertas, las ilusiones caídas, los pensamientos mudos de aquella gran inteligencia que, segada en flor, había logrado en plena juventud acumular gloria para la Marina, para su cuna y para su patria.

Después partió el tren con sus restos para San Fernando, acompañados desde Jerez por varios individuos de su familia y algunas comisiones, entre ellas la del Ayuntamiento. Esperábanlos en la estación el Comandante general del Arsenal, el clero castrense, comisiones de los cuerpos de la Armada, la municipalidad y varias corporaciones que fueron de Cádiz. Un piquete de Infantería de Marina tributóles los honores debidos á su clase.

Tanto en la estación como en las calles del tránsito esperaba un inmenso público. Cantóse un responso en el Panteón, exornado con crespones negros y hachas encendidas y, terminada la triste ceremonia, el dignísimo Capitán general, Sr. Carranza, pronunció un discurso conmovedor enalteciendo las glorias del finado, el primero de su categoría á quien se le otorga la inhumación entre los marinos ilustres en aquel mausoleo que dedica la Marina á perpetuar el recuerdo de sus nobles hermanos que saben enaltecer el nombre de la Armada.

EL MUNDO NAVAL ILUSTRADO considera su primer deber enviarles las gracias á todos los periódicos que consagran palabras de afecto sentido al joven Teniente de Navío D. José Luis Díez. El *Heraldo de Madrid* dedica á honrar su memoria elocuentes frases que no podemos menos de reproducir haciéndolas nuestras:

«Muerto muy joven y en graduación inferior, los grandes talentos de aquel oficial, de capacidades verdaderamente extraordinarias, apenas si fueron conocidos en España fuera del círculo de sus compañeros de la Marina.

Ya á los diez y ocho años, al frente del cañonero *Telegrama*, en un accidentado viaje de New-York á Cuba, hecho en Enero de 1870 en unión de otros once cañoneros, sorprendía Díez á sus jefes y compañeros por lo excepcional de sus aptitudes. Desde entonces, tanto en la paz como en las guerras carlista y de Cuba, en las cubiertas de los buques ó en las cátedras de la Escuela Naval ó de la Academia de Estudios Superiores, lo mismo en el Observatorio Astronómico de San Fernando que entre las autoridades científicas reunidas en el Congreso de electricidad celebrado en Viena en 1883, en cuantos puestos desempeñó Díez, dejó tan hondas huellas de su personalidad saliente, que al tener noticia de su muerte prematura, sus compañeros quisieron dedicar un recuerdo de admiración á su memoria.

No tuvo Díez, en vida, altos protectores ni amigos influyentes. Y, sin embargo, con tal unanimidad se manifestó aquel propósito entre sus compañeros de Cádiz, Ferrol y Cartagena, que, apenas elegida una comisión para llevarlo á la práctica, el entonces Ministro de Marina, Sr. Rodríguez Arias, rogó á los comisionados que desistieran de sus propósitos, porque, participando de ellos el Ministro y el Gobierno que presidía el Sr. Sagasta, correspondía al Ministro de Marina tomar la iniciativa para honrar la memoria de Díez, y, en consecuencia, mandaba formar un expediente para ver si cabía en ley conservar sus restos al lado de los de Jorge Juan y Antonio Ulloa.

Terminado el expediente y resuelto favorablemente, por haberse justificado la traslación, la decretó el Gobierno en 1886. El General Beránger ha dispuesto que ésta se verifique hoy.

¡Descanse en paz el ilustre marino!

***

¡Extraño contraste, que sólo se ve ya en nuestra España!

Mientras la Nación dedica á la memoria de Díez un mausoleo en el Panteón de sus marinos ilustres, deja en el mayor abandono á la desgraciada viuda y á la tierna hija, negándoles toda pensión de viudedad por haberse casado Díez unos meses antes de alcanzar la efectividad de capitán.»

EL MUNDO-NAVAL ILUSTRADO forma hoy, con las palpitaciones del corazón de todos los marinos, el ramo que ofrece á la viuda infortunada y á la pobre hija del muerto ilustre, único lenitivo que abre para el porvenir una estimación nacional que pocas descendencias logran. El afecto de la Patria, con ser tan impersonal, constituye el mejor timbre de nobleza.

© Biblioteca Nacional de España

DOS IDEALES

Desde hace algunos años venimos persiguiendo dos ideales que consideramos altamente patrióticos.

Es uno de ellos el fomento de la Marina de guerra y el otro el estrechar más y más nuestras relaciones de familia con las Repúblicas hispano-americanas.

Sobre este tema no nos cansaremos de fijar el interés de nuestros compatriotas residentes en la Península, porque en cuanto á los que se hallan establecidos en el extranjero, y sobre todo en América, dan gallardas muestras de participar de nuestras ideas y de alentar las mismas aspiraciones con sus valiosos donativos para el fomento de la Marina.

A nuestra voz se unen otras mucho más autorizadas y elocuentes que trabajan con igual noble fin, por más que á todos nos descorazone el observar el espíritu marcadamente antimarítimo que indudablemente se revela en todas las manifestaciones de la opinión pública.

¿Será esto debido á que la capital de España está situada en el interior, muy lejos de las costas, y á que los prohombres que influyen directamente en su política y administración sólo ven el mar cuando visitan de recreo sus orillas en las temporadas de verano?

Mucho puede contribuir, en nuestro sentir, esa circunstancia por todo extremo lamentable.

Si la capital estuviese en Barcelona, esta hermosa población, con sus pintorescos alrededores y su magnífico puerto, susceptible de gran ampliación, su comercio y sus industrias, sería la reina del Mediterráneo.

Si estuviera en Sevilla, la perla de Andalucía, el poético Guadalquivir, debidamente canalizado, competiría en grandeza con el anchuroso Tajo.

En cualquiera de ambos casos las personas de influencia y de fortuna se familiarizarían con el mar, y el sport marítimo, hoy casi desconocido entre nosotros, tomaría carta de naturaleza y adquiriría el vuelo, el incremento que ha tomado en Inglaterra, Francia, Bélgica y las naciones del Norte.

Y si, por último, Felipe II, después de su fácil conquista, hubiera establecido la corte en Lisboa, Portugal no se hubiera separado de nosotros y la Península Ibérica figuraría hoy seguramente grande y poderosa entre las primeras potencias marítimas.

Pero la realidad de las cosas no puede cambiarse; hay que aceptar los hechos tal como son y trabajar sin descanso y sin desmayos para llevar al ánimo de los españoles el convencimiento de que su porvenir, sus intereses están en el mar y de que *las Marinas se llevan tras de sí los continentes*.

Dejando por hoy á un lado el fomento de la Marina de guerra, de que nos ocuparemos, directa é indirectamente, en sucesivos escritos, vamos á dedicar especialmente estos desaliñados renglones á nuestras relaciones con las Repúblicas hispano-americanas, tema no menos interesante para nosotros, relacionado también como lo está con el desarrollo y crecimiento de la Marina militar y de la mercante, su hermana gemela.

Y al efecto nos vamos á permitir el reproducir lo que decíamos en el año 1886 en un folleto que publicamos al regreso de un viaje al istmo de Panamá, formando parte de una comisión científica que el emprendedor y opulento naviero Marqués de Campo envió á sus expensas y en buque propio para visitar las obras del grandioso proyecto de canal á nivel que debía atravesar el istmo y unir los dos mares.

Esta obra gigantesca, á la que había prestado la influencia de su nombre y de sus prestigios el ilustre Conde de Lesseps, fracasó ruidosamente, como todo el mundo sabe, envolviéndole en sus ruinas y amargando los últimos años de su gloriosa vida.

El comercio del mundo perdió, al menos por el momento, que en la vida de la humanidad no son nada algunos años, los anchos horizontes que esta trasformación del planeta que habitamos le ofrecía para vastas y nuevas empresas. Los españoles no somos de los que menos hemos perdido, y la república de Colombia, que prestó toda suerte de facilidades al gran pensamiento, era ciertamente merecedora de mejor fortuna.

Al ver entonces los adelantos de los trabajos, el enorme material acumulado en el istmo y la multiplicidad de máquinas para el desmonte y movimiento de tierras, las poderosas dragas, la actividad desplegada y la probada inteligencia de los ingenieros que dirigían la obra magna, no es de extrañar que, sin conocer á la sazón el estado financiero de la Compañía del Canal, nos hiciésemos la ilusión de que éste sería pronto una hermosa realidad.

España, sin un poder naval de importancia que la haga respetable y le asegure la integridad de su territorio aquende y allende los mares, no llegará nunca á ocupar el lugar que le corresponde entre las naciones del mundo.

En ese concepto escribíamos lo siguiente, relacionado con las consideraciones acerca del desarrollo mercantil que estaba llamada á producir la apertura del istmo y la influencia beneficiosa que debía ejercer respecto á nuestra preponderancia en la América española. Consideraciones que, con canal y sin canal, siempre son de actualidad:

«Una completa revolución va á operarse en el comercio del mundo. Nuevos y dilatados horizontes se le presentan en un porvenir inmediato. El fausto suceso, la nueva y gloriosa conquista del progreso y de la civilización no cogerá á nadie desprevenido.

¿Será España una excepción? ¿Dejará de aprovechar esta ocasión propicia que se le presenta para adquirir en los Estados poblados por sus hijos la preponderancia político-comercial á que está llamada?

Nadie en mejores condiciones que ella.

Las corrientes de simpatía entre aquellos florecientes países y España, su madre patria, se acentúan más y más cada día.

Tenemos el mismo origen, el mismo idioma, la misma religión.

La misma sangre generosa que corre por nuestras venas corre por las suyas.

Nuestra historia, nuestras glorias son comunes.

La separación es de ayer. Son nuestros hijos, nuestros hermanos, llevan nuestros apellidos. ¿Qué extraño es, pues, que sus deseos correspondan á los nuestros, que sus miradas converjan con las nuestras á la mitad de los mares, lamentando esa distancia material que nos separa?

Esta va á acortarse muy pronto. En su interés y en el nuestro está el llegar, antes que esto se verifique, á una comunidad de intereses y una cordialidad tal de relaciones, que constituyan esa patriótica y anhelada «Unión ibero-americana» que ha de conducir, por pasos firmes y seguros, á la preponderancia de nuestra raza en ese continente americano tan lleno de nuestras mutuas glorias.

Españoles y españoles-americanos deben en adelante explotar unidos, con recíprocas ventajas, las amplias riquezas que la Providencia ha puesto en su manos.

Nuestra diplomacia, nuestros hombres políticos, nuestros Gobiernos, deben trabajar de consuno, sin descanso, con insistencia, en pro de tan elevadas miras. Ahora ó nunca.

Nuestra bandera puede presentarse en los puertos del Pacífico en condiciones tan favorables como la de ninguna otra nación del mundo.

Que no lo olviden nuestros navieros, nuestros comerciantes, nuestros agricultores. Que se preparen con tiempo para la obra de nuestra regeneración comercial.

Y si en ese camino de progreso y de desenvolvimiento de nuestra riqueza la Marina mercante nacional necesita, para los cambios en condiciones ventajosas, de la protección del Estado, si éste se preocupa, como no puede menos de hacerlo, de lo que emprenden otras naciones para fomentar la navegación *concediendo primas por milla recorrida á las grandes líneas*, ahí están las Cortes españolas que, *en su previsión y patriotismo*, no sabrán negarle iguales armas para la lucha.

Las Repúblicas que baña el caudaloso Plata son hoy abundante mercado de nuestros productos, y sólo esperan para alcanzar su máximo desarrollo el deseado establecimiento de una línea quincenal de vapores hispano-argentino-uruguaya que, por sus ventajosas condiciones y por la natural protección de los tres Gobiernos, pueda competir, segura del éxito, con las líneas extranjeras hoy existentes.

Antes hacíamos un comercio directo, muy activo, á pesar de la gran distancia por el cabo de Hornos, con Guayaquil y otros puertos del Pacífico. Hoy este mar, descubierto por nosotros, está huérfano de nuestra bandera: ¡de él se enseñorean, para todas las ventajas del comercio, los pabellones de naciones extrañas!

¡Si la heroica sombra de Vasco Núñez de Balboa, desde Javisa, en donde tomó posesión para España de ese mar, testigo mudo de sus proezas, pudiese contemplar el continuado cruce de esas banderas extranjeras, sin figurar en primer término la que él plantó con tantos bríos en aquellas orillas, su desconsuelo, su amargura serían inmensas!

Vaya, pues, cuanto antes mejor, nuestro pabellón de guerra á las aguas del Pacífico; pero jamás en son de lucha, siempre, siempre como un pabellón hermano.

Frecuente aquellos puertos, cultive relaciones de familia con aquellos Gobiernos y aquellos naturales, y sea, en fin, la vanguardia de nuestra Marina comercial.

Que nunca las aguas del Pacífico se vean sin alguno de nuestros buques del Estado. Así lo aconsejan las más elevadas miras de una política previsora.

Por algo y para algo hemos dado nuestra sangre, nuestra propia vida á aquellos países. Tenemos que cumplir allí una misión providencial. El colmo de nuestras aspiraciones es de que llegue pronto el día en que aquellas Repúblicas, de origen nuestro, miren nuestra bandera como la suya propia. Adelante por ese camino.

Venezuela, Colombia, Costa Rica, San Salvador, Nicaragua, Honduras, Guatemala, Méjico, el Ecuador, el Perú, Bolivia y Chile esperan nuestros buques, nuestros productos y manufacturas para cambiarlos con preferencia por los suyos.

Ellos nos brindan con sus ricos productos, café, cacao, añil, algodón, pieles, minerales, maderas preciosas, gomas, plantas medicinales, tintes, etc. Con sus importaciones y exportaciones, que

© Biblioteca Nacional de España

ascienden á muchos millones de pesos, sin que nosotros, hasta ahora, nos hayamos interesado apenas directamente en ese productivo cambio.

Nos ofrecen su cultura creciente, su desarrollo material y moral, del que debemos enorgullecernos; su importancia, cada día mayor, y su risueño porvenir, lleno de esperanzas.

Que se apresten, pues, nuestras flotas para pasar el canal, al realizarse su apertura, llevando á esas naciones nuevas las muestras de nuestro progreso, que ellas también serán las primeras en aplaudirlo y apreciarlo. Adelante por esos derroteros que nos abre hoy la fortuna y por los que se desvelaron nuestros antepasados.

Cuba y Puerto Rico están á las puertas de la nueva vía. Estudien las incalculables ventajas que pueden sacar de esa situación

Esperamos confiadamente que las previsoras miras de nuestro actual Gobierno se fijen con preferente interés en la vital cuestión de tener concertados para antes de que se abra á la navegación el canal americano convenios comerciales con todas esas Repúblicas, nuestras hermanas, recíprocamente ventajosos, para hacer eficaz la acción de nuestra Marina mercante en la regeneración del comercio nacional. Ese es el verdadero camino de la grandeza de las naciones.

Para terminar con tan importante asunto, someramente tocado por nosotros, repetiremos: ¡Adelante por ese camino! ¡Ahora ó nunca!»

Esto decíamos hace once años, y estas manifestaciones de nuestro patriotismo, á pesar de su modesto origen, tuvieron tal eco entonces entre nuestros hermanos de América, que á ellas debimos que el Gobierno de Venezuela, espontáneamente, nos dispensase la inmerecida honra de ser condecorados con la cruz de cuarta clase del Busto de Bolívar; y citamos este hecho, no como una pueril vanidad, sino para demostrar, de un modo tangible, el espíritu de benevolencia, de afecto y de simpatía con que es acogido por las nuevas naciones hispano-americanas cuanto tienda á la fraternal unión de nuestros mutuos intereses político-comerciales.

Su afecto hacia España bien lo han probado ahora en la extremada corrección de su conducta respecto á la insurrección cubana.

En el período transcurrido desde el año 1886 hasta el presente, el canal no se ha abierto, pero tampoco se ha dado un solo paso en favor del desarrollo de la Marina mercante con medidas decisivas de protección.

Sigue el Pacífico huérfano de nuestra bandera. Nuestros buques de guerra no visitan aquellas aguas. Lo mismo, lo mismísimo que deplorábamos entonces.

Con posterioridad á nuestro viaje á Colón, el Marqués de Campo se propuso establecer una línea de vapores en Centro América, beneficioso proyecto realizado en parte, y que, como el anterior de una línea al Pacífico por el estrecho de Magallanes, fracasaron, no por no haber encontrado el terreno perfectamente preparado y excitado el mayor entusiasmo la presencia de nuestros buques en aquellos lejanos puertos, sino por causas que no es de este lugar exponer.

¿Por qué el opulento Marqués de Comillas, no menos emprendedor ni menos patriota, no dedica una parte de sus poderosas energías, de su iniciativa siempre ilustrada, al establecimiento de líneas españolas que vayan al Norte y al Sur de Panamá, recorriendo periódicamente los principales puertos de Centro América, Ecuador, Perú, Bolivia y Chile?

Una subvención de España, en extremo retributiva por los rendimientos del comercio, ayudada de las que no sería difícil obtener de aquellas naciones americanas, en cambio de concesiones y facilidades á su administración y comercio, sería un gran paso para nuestra participación en el tráfico de aquellos mares, en que deberíamos figurar los primeros, y un timbre más de gloria agregado á los muchos conquistados, ahora y antes, por el Sr. Marqués de Comillas.

ELISEO SANCHIZ Y BASADRE
General de la Armada.

ATERRAMIENTOS
DE LA
BAHIA Y DEL ARSENAL DE CÁDIZ

(CONTINUACIÓN)

El Guadalete á veces parece fango suelto: su color en las épocas de grandes lluvias no se distingue del de sus orillas, porque el desgaste de su extensa región de montañas, que llega hasta La Pedrosa, es y tiene que ser enorme en los días diluviales y de excepción.

Regularmente y en los terrenos llanos (no en los de la provincia de Cádiz) una tercera parte del agua llovediza se evapora, otra es absorbida por la tierra y sólo un tercio llega al mar.

Supongamos, pues, que sólo llegan al mar 1.000 millones de metros cúbicos del agua que recoge el Guadalete en el hipotético caso de un año de no llover nunca diluvial, sino de lluvias sosegadas, y admitamos que en tal supuesto traiga sólo cada metro cúbico 500 gramos de barro en suspensión (lo que para los que hemos visto el agua de ese río en las avenidas es poquísimo), y tendremos que anualmente, y como mínimo, desembocan en la bahía gaditana 500.000 toneladas de materias propias para producir los aterramientos más formidables.

Pero evidentemente este supuesto es inadmisible por lo bajo, y para hacerlo ver patentísimamente examínese el caso de las lluvias del día 9 de Noviembre de 1858, en que cayeron 185 milímetros en veinticuatro horas, y que por haber sido aquéllas torrenciales llegaron al mar, no el tercio, sino los dos tercios cuando menos de las aguas diluviales, y asignaremos únicamente tres kilogramos de barro en suspensión á cada metro cúbico de esas aguas.

Pues aun así, y con tan bajas estimaciones, resultará que en aquel día memorable degradó el Guadalete ó hizo camino hacia la bahía de Cádiz mucho más de un millón de toneladas de barro. ¡Nada menos que una mole capaz de haber cubierto á todo Cádiz con una tonga de un metro de altura!

Lo que con el transcurso de los siglos ha venido á constituir la bahía gaditana fué en la época cuaternaria un diminuto archipiélago, cuyos peñones principales eran los que hoy sirven de asiento al castillo de San Sebastián, á Cádiz, á Torregorda, al castillo de Sancti-Petri, al cerro de los Mártires, á San Fernando y á Matagorda. Los barros del Guadalete, depositándose entre estos islotes, los soldaron entre sí, formando la isla de León, y además constituyeron con el tiempo las marismas, convertidas hoy en salinas. Así, pues, quedó el territorio de la isla de León separado de la Península española por el largo y sinuoso estrecho del Sancti-Petri. Todavía evidenciando la existencia del archipiélago quedan otros muchos peñones soldados entre sí, tales como Las Puercas, Los Cochinos, El Diamante... libres aún de los aterramientos por cubrirlos constante ó periódicamente las mareas, y ser, por tanto, muy eficaces junto á ellos las corrientes de la bahía.

Si Cádiz es puerto desde el tiempo de los fenicios, es que sus marismas tenían una extensión de muchas leguas cuadradas. La estructura geológica de las cercanías lo evidencia. Cuanto es ahora terreno de salinas fué un día receptáculo inmenso de las aguas de pleamar.

Además, pues, de la energía de las mareas y las olas, agentes naturales de los depósitos que en el interior de las anfractuosidades forman los materiales obtenidos por la erosión de las costas y el lavado de los montes, existen causas puramente humanas, dependientes de la voluntad, que aceleran de una manera increíble la inutilización de los puertos y bahías. Y es que la influencia humana se hace sentir en momentos sumamente críticos.

Las marismas de grandísima extensión, como sucedía á las de Cádiz en el tiempo de los fenicios, tardan siglos en cegarse, porque las materias sedimentarias, no bien se posan durante la parada de la pleamar, son arrancadas en su *casi* totalidad y devueltas á la mar, á causa de la gran velocidad de la vaciante; por manera que sólo una pequeña diferencia entre lo que entra y lo que sale resta para formar los depósitos sedimentarios.

Cuando el mar, en la marcha lenta de los siglos, ha elevado mucho las marismas, es decir, cuando el agua que éstas almacenan es ya poca, entonces á la industria corresponde el procurar que no sea ninguna, porque justamente en este caso las marismas se hallan en condiciones oportunas y favorables para que el arte se apodere de terrenos fertilísimos robados á las olas: unas veces propios para la labranza, como las tierras bajas de Holanda, y otras á propósito para la elaboración de sales, como las salinas de los contornos gaditanos.

Tanto pagan estos terrenos conquistados al mar, que hemos visto dejar en seco por la acción de poderosas bombas de vapor el famoso lago de Harlem; y en vista del buen éxito obtenido por tan colosal empresa, destinóse al cultivo el inmenso Zuidersee.

Las corrientes naturales no establecen excepciones en favor ni en contra del trabajo que realizan, porque éste se verifica sin tregua ni cansancio en todas partes del Globo. Y el puerto de Cádiz, como el de Calais, Dunkerque, Ostende y otros muchos oceánicos, que han ido aterrándose por la acción de las olas y mareas, y que han visto disminuir progresiva pero lentamente sus fondos, se ven obligados á recurrir á medios artificiales que suplan el trabajo erosivo de las corrientes de mareas, mantenedoras en otros tiempos de los grandes braceajes en los citados puertos.

Pero concretémonos á examinar las causas, tanto naturales como humanas, que han influído y siguen influyendo todavía en la transformación continua del que en un tiempo fué diminuto archipiélago, y luego bahía de Cádiz y canales de sus marismas, que se ciegan á pasos agigantados, y habremos de reconocer causas de primer orden, poderosas, de actualidad, y que no habían existido en época ninguna anterior.

La primera, en fecha no remota, fué la construcción del puente Zuazo, cuyo inmediato efecto fué la aparición de la Isla Verde á la entrada del Arsenal de la Carraca. Las corrientes que antes se dirigían al espacio ocupado hoy por las salinas de Chiclana, encontraron entonces este obstáculo, cuya presencia hizo en poco tiempo decrecer la velocidad primitiva de aquellas corrientes y su enorme caudal de aguas.

El ingeniero D. Carlos María Cortés informaba el 12 de Agosto de 1863:

«En tiempos de Felipe II se ordena la reconstrucción del puente Zuazo, cuya obra, según los datos que existen, debió durar como cuarenta años, principiándose hacia el de 1553 y trabajándose en ella poco ó mucho y con interrupciones hasta 1592 y aun algún tiempo después para la terminación de las rampas ó avenidas.

«Es interesante conocer cómo se cimentó esta obra; y hé aquí la descripción que de ella se hace en el *Emporio del Orbe y Cádiz ilustrado*, obra del P. Fray Jerónimo de la Concepción, publicada á fines del siglo XVII, y repetido por el Capitán de Fragata D. José Vargas y Ponce, en *Servicios de Cádiz*, 1818, en esta forma: El puente, en poder

© Biblioteca Nacional de España

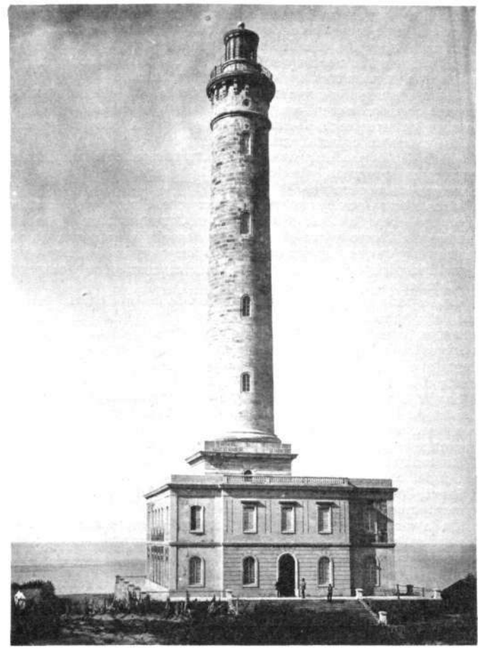
EL MUNDO NAVAL ILUSTRADO

ALGUNOS FAROS DEL LITORAL DE ESPAÑA

CORUÑA.—Faro de la torre de Hércules.

SANTANDER.—Faro del Caballo.

CÁDIZ.—Faro de Trafalgar.



CÁDIZ.—Faro de Chipiona.

BARCELONA.—Faro del Llobregat.

CASTELLÓN.—Faro de Oropesa.

MÁLAGA.—Faro de Málaga.

TARRAGONA.—Faro de Buda en Tortosa.

© Biblioteca Nacional de España

de un particular, volvió á su estado de ruina y por eso Felipe II comisionó al célebre arquitecto Marín para su reparo. Sin que le arredrase la notable hondura de un MAR que allí se estrecha y con tan rápido, incesante y encontrado movimiento, efecto natural de las marcas, logró su fin de esta suerte. Esperando el punto de pleamar en tiempos bonancibles, dejaba caer hileras de grandes lajas sacadns de las canteras vecinas; sin mezcla y sólo por su calidad, se conglutinaron de modo que va para tres siglos no hacen sentimiento.»

«Esta descripción nos dice que el puente está cimentado sobre un macizo corrido de escollera perdida hasta la *altura de bajamar*, y que la obra del arquitecto Marín es una semipresa con que se cortó el caño grande del Sancti-Petri.»

«Esto debió producir una gran perturbación en el régimen de las corrientes de mareas, y la detención de las aguas debió traer consigo enormes aterramientos.»

«Los efectos se dejaron ver muy pronto. Consta en las actas del Ayuntamiento de Cádiz de 1892 que el Carenero Real se hallaba inmediato al Zuazo, y que el Jefe de la Armada, viendo que no corrían las aguas y que se depositaban allí los fangos, mandó abrir un arco en aquel lado del puente para dar salida á las corrientes y mayor fondo al Carenero.»

La segunda y no menos potente causa de las modernos aterramientos de la bahía de Cádiz y de sus caños es, indudablemente, según reconocen todos los prácticos de la ribera y el público en general, la conversión de todas las marismas en salinas, fenómeno que no existía cuando el Caño de la Carraca estaba, en el siglo pasado, practicable hasta el Zuazo.

Según consta de plano muy detallado de Cádiz y sus alrededores, levantado en 1823 con fines estratégicos, por una comisión de ingenieros franceses y españoles, sólo había en aquella época 66 salinas en las marismas gaditanas, y en 1880 existían ya allí 130 en explotación.

La conversión en salinas de todas las marismas de la ribera afecta, sin duda, al régimen general de la bahía, pero toca con especialidad á Sancti-Petri, indirectamente por las salinas de Puerto Real y directamente por las demás.

De la vasta superficie de 5.000 hectáreas de marismas ocupadas por las 130 salinas en 1880, ya nada ha quedado sin utilización industrial.

El *furor salinero*, como el Sr. Almeyda llamó á la priesa que el capital se daba hace cerca de cuarenta años en roturar salinas, no ha dejado en toda la ribera ni un palmo de marismas sin cercar.

¿Qué extraño es, por consiguiente, y á primera vista, que, no habiendo ya receptáculos bastantes para el agua de las *corrientes naturales de limpia*, se hayan aterrado caños y senos y canales de la bahía de Cádiz?

La tercera de las causas eficientes en grado sumo, y que coadyuva con las demás al levantamiento de los fondos de la bahía y á la desaparición rápida ya de sus caños, con notorio perjuicio para la existencia del importantísimo Arsenal de la Carraca, es la construcción del puente del ferrocarril de Sevilla, Jerez, Cádiz, sobre el caño principal de los de este establecimiento de la Marina, respecto de lo cual y de los muelles de carga y descarga de carbón en la Isla Verde dice el Sr. Almeyda:

«La construcción del puente del ferrocarril ha reducido el ancho del río—Caño de Sancti-Petri—tanto por el espesor de sus pilas cuanto por el avance en él de sus estribos, haciendo que la fuerza de las corrientes sólo se ejerza sobre el centro y resulten remansos en las orillas, sobre las que se depositan las tierras que trae el agua en suspensión... Al estrecharse el Caño en esta parte sus fuerzas disminuyen en los sitios más anchos, donde quedan casi en reposo, dando lugar á que los arrastres que arrancan del centro, donde únicamente corren con rapidez, vayan á depositarse en las orillas y puntos ensenados, como son las puertas de los diques del Arsenal.»

«Con los muelles construídos en la Isla Verde sucede lo mismo que con los estribos del puente del ferrocarril: el avance hacia el centro del caño desvía la corriente y crea remansos que, naturalmente, van llenándose de las materias que conducen las aguas y depositan en los reposos á que han quedado *artificialmente* sujetas.»

JUAN PASTORÍN Y VACHER,
Capitán de Fragata.

(Continuará.)

NUEVA CONTESTACIÓN

Á LAS

PREGUNTAS CURIOSAS

PERMÍTAME usted, Sr. Director, manifestar mi agradecimiento al Ilmo. Sr. D. Angel Lasso de la Vega, Jefe del Archivo del Ministerio de Marina, por los valiosos datos que se ha dignado proporcionarme en su contestación á mis sencillas preguntas dirigidas á vuestra magnífica Revista EL MUNDO NAVAL ILUSTRADO.

Al formular dichas preguntas, con datos adquiridos en mi afición á la lectura, y los cuales por su origen consideraba entonces irrefutables, creí que, si las respuestas fuesen igualmente favorables, serían muy honrosas para España—á quien tantos atacan y tan pocos defienden,—y verdaderamente, en vista de las contestaciones dadas en el núm. 2 de la Revista, estaba muy satisfecho de haber metido *mi cuarto á espadas donde nadie me llamaba.* Pero se publicó el núm. 3 de la citada Revista, y cuando más contento de mi corto viaje de exploración, me encuentro abordado por el ilustrado capitán D. Antonio Perea, quien, armado de dos libros, uno francés y otro inglés, prueba que á España no cabe el honor de ser la primera nación que armó en pie de guerra un buque de vapor.

Francamente, en el lugar de D. Antonio hubiera tenido la diplomacia de callarme, aunque poseyera veinte citas en vez de dos, dejando á los verdaderos interesados poner lanza en ristre en defensa de sus respectivas naciones.

Aunque no sea el ánimo del pundonoroso capitán, ni el mío tampoco, establecer controversia, se me permitirá decirle que la aplicación del vapor como motor á los buques no fué invención ni concepción de Fulton, pues otros habían hecho experimentos muy prácticos bastante antes que él. Dejemos á un lado, si se quiere, por ser español, el buque de vapor *Santísima Trinidad*, inventado por el oficial de Marina Blasco de Garay; el cual maniobró enfrente de Barcelona en 17 de Junio de 1543 á presencia de Carlos V. El citado buque sin velas ni remos caminaba avante, virando ya á babor ya á estribor á voluntad del timonel; luego viró en redondo y regresó al punto de partida. Pero á falta de velas y remos, tenía una inmensa caldera de agua hirviendo y una complicada combinación de ruedas por dentro y grandes palas por fuera.

El magnánimo Carlos V, aunque no lo adoptó, y á pesar de las sugestiones del Tesorero Mayor Ravaga, comprendió la magnitud de la invención, y no sólo dió orden de sufragar del Tesoro real todos los gastos, sino que le regaló como premio 2.000.000 de mrs. ó sean 66.000 rs. vn., suma de bastante importancia en aquel tiempo, y le concedió el empleo de capitán de alto bordo; se dice que la invención de Blasco de Garay está autentizada en diversos archivos de España, y aún más en el de Simancas. No he visto dichos documentos, pero no dudo del hecho, pues el erudito escritor y académico D. Martín Fernández de Navarrete lo afirma en la *Colección de los descubrimientos hechos por los españoles*, y estoy seguro de que era persona que de ningún modo mandaría imprimir lo que no consideraba digno de crédito. ¿Y hay que sorprenderse de que Carlos V no quisiera entonces introducir el invento en su Armada? Yo creo que no. ¿Pues á quién temía en aquella época ni por mar ni por tierra el gran Carlos V? A nadie. Además el invento debió haber parecido rodeado de peligros, ya sea de incendio, ya de explosión de las calderas. Lo que me ha extrañado es que los hombres de ciencia no lo hayan sacado de su empolvado escondite para aplicarlo antes que otros á la Marina mercante, ó á la maquinaria de las industrias.

Pero pasando á tiempos más recientes, en el año 1736 Jonathan Hull solicitó y obtuvo un privilegio para un barco, y en el año siguiente publicó un folleto con una descripción y un dibujo del barco inventado.

Unos veinte años después dos americanos, John Ramsey y John Fitch, reclamaron el honor de que se les considerase como inventores de un buque de vapor; así también lo hizo el escritor Thomas Paine, pero ninguno de ellos llevó sus proyectos á la práctica.

Los franceses dicen que en el año 1783 el Marqués de Jouffroy construyó una lancha á la que aplicó la máquina del escocés Jaime Watt, haciendo experimentos con ella en el Saona, hasta Lyon, y en el año 1815 dicho Marqués publicó un folleto acusando á Fulton de haber copiado su lancha de Lyon.

Dos escoceses también hicieron un vapor: Mr. Miller indicó el uso de palas y Mr. Taylor la aplicación del vapor como motriz. En 1788 construyeron el barco, y Mr. Symington, joven ingeniero en Edimburgo, hizo la máquina. Verificaron las pruebas en el lago de Dalswinton, alcanzando un andar de cinco millas por hora. Luego construyeron otro vapor mayor en los talleres de Carron é hicieron las pruebas en el canal Forth y Clyde, en los meses de Noviembre y Diciembre de 1789, alcanzando una marcha de siete millas por hora.

Habiendo surgido una desavenencia entre Miller y Taylor, el negocio fué abandonado por ellos durante algún tiempo. Pero el ingeniero Symington no lo dejó ni un momento y, habiéndose establecido en Falkirk, construyó otro barco de vapor, introduciendo mejoras, que también se ensayó con éxito en el canal del Forth y Clyde en el año 1801; pero la Compañía del canal prohibió la continuación de los viajes, manifestando que el oleaje levantado por las palas del vapor perjudicaba á las orillas del canal, y el vapor fué conducido á Lock Sixteen y allí amarrado.

Robert Fulton, buen dibujante, había dejado la pintura para estudiar la mecánica en Inglaterra, y enterado del éxito obtenido en las pruebas marchó á Escocia, y acompañado de míster Bell, de Glasgow, examinó muy detenidamente el vapor amarrado en Lock Sixteen.

Al contemplar el barco de Symington, y en vista del éxito obtenido, debía haber pensado en lo provechosa que sería la introducción de ese modo de navegar en su país, donde las mercancías quedaban detenidas largas temporadas en las orillas de los caudalosos ríos esperando favorables vientos, y sobre todo en la navegación de esos inmensos lagos, casi mares.

¡Qué porvenir le esperaba si pudiera obtener los necesarios recursos para dar el primer impulso y convencer al pueblo, casi tan refractario á grandes innovaciones como los de Europa!

© Biblioteca Nacional de España

El resultado de todas sus reflexiones fué que Fulton regresó á su país con sus estudios, planos y notas.

Robert Livingstone, abogado eminente, político, y antiguo juez de Nueva York, había regresado de París, adonde en el año 1801 fué enviado de Ministro plenipotenciario para negociar la cesión de la Luisiana, misión que desempeñó con gran habilidad, habiendo conseguido la cesión de todo el territorio por 15.000.000 de pesos. Fulton le había conocido en París: Livingstone comprendió las ventajas de la navegación á vapor, y teniendo medios y gran influencia, los dos emprendieron el negocio. Construyeron el barco en los talleres de Charles Brown (Nueva York), instalaron en él la máquina que habían encargado á Jaime Watt en sus talleres en Escocia y botaron su barco de vapor en el Hudson, 1807.

¡No! Mucho antes de que Fulton mismo le hubiese concebido, el barco de vapor había nacido. Pero como niño de pocas fuerzas, tropezaba y caía, siempre adquiriendo, sin embargo, más y más desarrollo. Ya no sólo andaba sin dificultad, sino que corrió un *record* de siete millas por hora, hecho un real mozo á quien nadie tosía, pues había concluído su aprendizaje. En este estado Fulton creyó que ya debía empezar á trabajar para el público y ganar el *almighty dollar*.

Le tomó por su cuenta, le dió otro repaso y le lanzó en su carrera de Nueva York á Albany, alcanzando un andar de seis millas por hora.

Este vapor se llamaba el *Clermont*. En el viaje de Nueva York á Albany no tuvo pasajeros de pago, pero al regresar hubo uno que pagó seis duros por su pasaje. Poco era, pero en ese poco vió el pobre Fulton asomar su fortuna por el oscuro horizonte, y al recibir las primicias de sus infatigables esfuerzos, rodó una gruesa lágrima por su tostada mejilla. «Hubiera querido, dijo al solitario pasajero, beber una botella de vino con usted por ser el primer pasajero, pero estoy demasiado pobre; ya llegará el día.» En efecto, llegó el día, pues la empresa Fulton Livingstone tuvo éxito.

Mr. Bell se animó con el éxito de Fulton y botó otro vapor llamado el *Comet* en el Clyde. Estos dos vapores fueron los primeros que se dedicaron al servicio público, llevando pasajeros y cargamento.

Unánimes aplausos y agradecimiento merecen por la perfección que dieron á lo ya inventado y por lanzarse resueltamente, no sólo contra viento y marea, sino también contra lo que para ellos era entonces más difícil, la opinión pública.

Y desde entonces, el buque de vapor ha continuado desarrollando su fuerza, recibiendo mejoras en diversas naciones hasta el día de hoy, en que es un verdadero Hércules. Seguirá su desarrollo, y ¿quién podrá decir cuándo el monstruo llegará á su *non plus ultra*!

Muchas de las que se consideran invenciones modernas han existido en embrión en otros siglos, y bien lo prueba en su admirable obra *Disquisiciones náuticas* el sabio Capitán de Navío D. Cesáreo Fernández Duro, diciendo: «Existía, pues, en el siglo XV el embrión de las grandes novedades náuticas del XIX: coraza, torres y reductos, torpederos y propulsor sumergido». También dicho distinguido autor cita el proyecto del oficial de Marina D. Juan de Ochoa para introducir en la Marina española el blindaje y el espolón de hierro. Este documento lleva fecha de 1727 y existe en el Ministerio de Marina.

HENRY COLSTON BURT

MARINOS CULTIVADORES DE LAS BELLAS LETRAS

DIFÍCIL es ofrecer reunidos en breve reseña á todos los ilustres varones nacidos en España y consagrados á la azarosa vida del mar como defensores de su honra, que desde tiempos pasados han sido á la vez cultivadores de las letras, con el juicio de sus merecimientos en este concepto. No son en escaso número los que han alcanzado justa estimación por sus obras de vario género, ya científicas, profesionales é históricas, ya de carácter ameno, y pudieran ser objeto de extenso estudio bibliográfico. Concretándonos sólo á los de esta última clase y en ella á los cultivadores de la poesía, nos proponemos recordar ligeramente, si no á todos, á aquellos que por su mérito como tales se han distinguido, dando tregua á sus graves estudios para producir las obras que nacen del genio y la inspiración. También habremos de referirnos á algunos de los que, en siglos anteriores, ejerciendo la profesión de las armas, concurrieron, no como marinos, á navales contiendas con su valor y amor patrio y fueron á la vez honradores del Parnaso español.

Marino y poeta se ofrece en apartados tiempos mosén Jorge del Rey, caballero valenciano al servicio de D. Jaime de Aragón, al quien acompañó á su conquista del reino de Valencia y en la Armada que salió de Barcelona en socorro de la Tierra Santa y sufrió en 1269 su completa dispersión en recia borrasca. Consagró una de sus celebradas composiciones poéticas á tan desgraciado suceso, ocurrido á vista de Mallorca.

Encomiador del mismo Rey D. Jaime fué el aguerrido capitán Ramón Muntaner, quien daba gracias á Dios por haberle sacado con vida de treinta y dos batallas de mar y tierra. Son de notar en este ilustre valenciano los conocimientos que manifestó en una de sus poesías de carácter didáctico, sobre el orden y disciplina de la Armada, el número de galeras y otras embarcaciones para la entonces proyectada expedición á Cerdeña, así como la organización de soldados de mar. Las reglas indicadas por él podían aplicarse en su tiempo á toda expedición marítima.

Caballero aragonés de ilustre linaje y capitán esforzado de mar y tierra en el siglo XV fué Juan de Moncayo, notable ingenio y autor de varias *canciones y decires*. Tan distinguido prócer llegó á ser gobernador del reino de Aragón como lugarteniente del Rey Alfonso V. Distinguióse en tiempo del Rey de Castilla Enrique III el Almirante mayor de la mar D. Diego Hurtado de Mendoza por su *sotil ingenio* como cultivador de la poesía erótica, la más preferida entonces. Vivió en la época de Alfonso de Aragón mosén Juan Ribelles, el cual acompañó á este monarca en su expedición á Italia, cayendo prisionero de los genoveses en la batalla naval de Ponza. Celebró en sus versos las grandezas de la corte de don Juan II de Castilla.

Era el noble valenciano D. Juan de Aguiló, llamado *el Magno Aguilón*, aplaudido cultivador de la poesía y varón de esforzado aliento. Fué herido de un arcabuzazo en la jornada de Túnez y batalla de la Goleta, en la que también derramó su sangre el valeroso guerrero y dulce poeta Garcilasso. Obtuvo el cargo de Capitán de la costa del mar de Levante y Virrey y gobernador de Valencia. Llamáronle sus encomiadores, abusando de la hipérbole, el nuevo Homero. Suyo es un poema histórico lemosín.

Militar y poeta se ofrece el sevillano Gutierre de Cetina, quien en su juventud ganó lauros en Italia, Túnez y Flandes, asistiendo á la jornada de Carlos V contra Barba Roja. Parece referirse al mismo, su insigne paisano Rioja, en los siguientes versos:

«Luego, en edad más alta y floreciente,
al bárbaro pirata, al enemigo
belga, que con airada y fuerte mano
infestaba la paz del Occeano,
fuiste horror y castigo.

Cetina es uno de los ingenios hispalenses más estimados por su numen poético.

Nacido en la ciudad del Turia era micer Andrés Rey de Artieda, servidor en las milicias de los Reyes Felipe II y III, y encomiado honrador de la poesía castellana. Hallóse con el Príncipe de los Ingenios, Miguel de Cervantes, en la batalla naval de Lepanto, donde recibió tres heridas de saeta, y en otros combates marítimos, señalándose por su denuedo. En cuanto al glorioso manco, al insigne autor del *Quijote*, excusado es consignar, por sabido de todos, que expuso bizarramente su vida luchando contra enemigas naves y unió la gloria del soldado á la imperecedera conquistada por su ingenio. ¡Cuántos ejemplos análogos pudieran citarse de guerreros y poetas, como el de D. Alonso de Ercilla, cantor de las hazañas en que tomó parte, en su célebre poema *La Araucana*! ¿Cómo no recordar, asimismo, al *Fénix de los Ingenios*, al insigne dramaturgo Lope de Vega, que navegó como soldado en los bajeles de guerra españoles? Alistóse en su juventud en la armada Invencible, donde se halló hasta su pérdida, destruída por los elementos. Un hermano suyo, alférez, herido de bala en combate con la escuadra holandesa, murió en sus brazos, no habiéndose visto hasta entonces desde que vivieron juntos en su niñez.

Concurrió también con su denuedo y arrojo á aquella memorable batalla naval de Lepanto el ilustre D. Juan Alfonso Francisco de Benavides, señor de varias villas, hecho después por Felipe III Marqués de Javalquinto. Mereció ser elogiado por Montalbán en su *Para todos*, como poeta cuerdo, maduro y grave y autor de comedias de linda traza y mejores versos.

Marino español fué el donoso poeta, hijo de Sevilla, Baltasar de Alcázar, que tan señalado puesto tiene en la historia de nuestras letras. Desde sus años juveniles siguió el ejercicio de las armas, militando con gloria en las galeras de D. Alvaro de Bazán, primer Marqués de Santa Cruz. Fué en aquel tiempo prisionero del francés, y, al regresar á su patria, se consagró al estudio, residiendo en Sevilla hasta su muerte, ya anciano. Ingenio festivo y epigramático, obtiene el privilegio de que sean siempre recordados sus versos, que se distinguen por su agudeza y donaire y son admirados por su facilidad.

Se sabe del célebre historiador Argote de Molina que se halló, cuando contaba quince años, en la jornada del Peñón de Vélez, y fué Alférez mayor de los tercios andaluces. También estuvo en la guerra contra los moriscos de Granada, y persiguió, con pericia y arrojo, á los corsarios que infestaban los mares de las islas Canarias. Versado en la historia antigua y de grandes conocimientos genealógicos, sobre todo de la nobleza andaluza, se distinguió por su mucha erudición y claro ingenio como poeta.

Lírico y dramático á la vez, muy estimado y autor del poema

© Biblioteca Nacional de España

heroico *Hispálida*, se ofrece el distinguido sevillano, como los anteriores, D. Luis Belmonte y Bermúdez. Suyos son estos versos:

«¿Cómo podré sonar en la sujeta
región del Austro, de fiereza armado,
si bien la visité como soldado?»

Se infiere de otro pasaje de aquel canto épico que cruzó incesantemente los mares de América:

«Más ondas nuevas penetré, que vieron
Colón, Cortés, Pizarro y Magallanes.»

Belmonte es autor de la *Historia y descubrimiento de las regiones australes, por el General D. Pedro Fernández de Quirós*, de quien era secretario y coronista.

También existió un D. Diego Duque de Estrada, embarcado en las galeras de D. Alvaro de Bazán, que se halló en la jornada referida por él en octavas rimas, tituladas *A la insigne victoria que la Serenísima Alteza del Príncipe Filiberto ha tenido, conseguida por el Excelentísimo Marqués de Santa Cruz, su Lugarteniente y Capitán general de las galeras de Sicilia, contra galeones del famoso corsario Alí Arnes Ravazín.*

Caballero del hábito de San Juan ó de Malta, en el siglo XVI, y por lo tanto, marino en su tiempo, fué D. Hipólito Sanz, quien como tal se halló en el famoso sitio de aquella isla. Se le debe el poema *La Maltea, en que se trata de la famosa defensa de la Religión de San Juan, en la isla de Malta*, impresa en 1582. También se dió á la prensa en 1584 una relación en verso de la victoria y toma de la Parayva por la flota al mando del General D. Diego Flores Valdés, escrita por Juan Peraza, «soldado del Armada, que fué al estrecho de Magallanes».

A fines del siglo XVIII era capitán de navío el distinguido aragonés D. José Calvo de Irazabal, autor de poemas de asuntos históricos referentes á su profesión, entre éstos uno que contiene el resumen de la historia de la Marina en octavas.

Como varón de ciencia y de grandes conocimientos náuticos, más que como poeta, pues no lo fué de altos vuelos, citamos al ilustre marino que llegó á ser Teniente General de la Armada, Consejero de Estado y Regente del Reino con Blake y Agar, á D. Gabriel de Ciscar. Figuró notablemente este alto funcionario por sus servicios al finalizar el siglo último y principios del actual. Sus varios tratados científicos son de reconocido mérito. En el concepto de poeta se le deben las obras *Ensayos poéticos*, un *Ensayo didáctico astronómico* y el *Poema físico astronómico en cinco cantos*. Lo difícil que es versificar sobre asuntos científicos, cuando éstos son tratados con prolijidad en sus menores detalles, ocasiona, sin duda, que estos apreciables trabajos carezcan á veces de elevación poética.

El poeta Vargas fué llamado en su tiempo un docto literato y marino, más digno de aplauso y estimación por sus obras de distinto género á aquellas de que tratamos. Nos referimos al gaditano D. José de Vargas Ponce. Sus composiciones poéticas no han pasado á la posteridad, pero sí sus escritos de diversa índole, en los que demuestra su copioso saber y erudición. Académico de la Española, de la Historia y de la de Nobles Artes, diputado á Cortes y capitán de fragata, de cuyo empleo no pasó, y dado á la vez á la política, figuró notablemente en estos varios conceptos. Siendo guardia marina obtuvo el premio ofrecido por la primera de las Academias nombradas, por su *Elogio á Alfonso el Sabio*. Sus obras poéticas son festivas y satíricas y la más estimada la titulada *Proclama de un solterón*. Escribió la tragedia *Egilona*.

D. Juan Bautista Arriaza es otro de los marinos poetas de principios del siglo actual, admitido con justicia en el moderno Parnaso castellano. Podría carecer de rica fantasía y elevación conveniente, pero en cambio se hallaba dotado de admirable ingenio para la sátira, siendo agudo, espontáneo y esmerado en la dicción, aunque á veces incisivo en demasía. Manejaba el chiste con naturalidad y daba agradable colorido aun á los más frívolos asuntos. Sus canciones patrióticas fueron populares en su tiempo; su oda al combate de Trafalgar, aunque inspirada y sentida, no alcanza la expresión entonada y enérgica de la célebre de Quintana al mismo infausto suceso. Arriaza refiere las expediciones marítimas en que se halló, en su *Epístola en verso á Próspero*.

Merece ser recordado el laborioso ingeniero al servicio de la Armada D. José Mor de Fuentes, cultivador de la poesía lírica y dramática, aunque no es en este concepto como más se distinguió. Revélanse en sus escritos de varios géneros la nobleza de sus sentimientos y otras cualidades. Tal vez fué causa de que muriese pobre y desvalido la dureza de sus juicios sobre personalidades ilustres, lo cual debió atraerle enemistades y el abandono en que se vió. Suya es también una oda al combate de Trafalgar, asunto tratado por otros poetas, reciente tan glorioso cuanto desgraciado acontecimiento.

Reputado como excelente marino en sus muchas navegaciones, siendo subalterno, fué D. Manuel Montes de Oca, quien desempeñó el alto cargo de Ministro de Marina casi al promediar el siglo presente. Dejó de existir en 1841, víctima de las pasiones políticas, de triste y desgraciada manera. Fué poeta, y á la vista tenemos su *Sátira contra las óperas del día*, en la que demuestra su facilidad y festivo ingenio para este género de composiciones.

El recuerdo de este ilustre consejero de la Corona nos trae el de otros que, no siendo marinos, han desempeñado igual cargo en el mismo ramo, uniendo á sus merecimientos los alcanzados en el cultivo de las letras. Sólo como tal honroso recuerdo hacemos esta ligera indicación. Nos referimos á D. Mariano Roca de Togores, Marqués de Molíns, á quien se debió el aumento de nuestras fuerzas navales y era literato insigne é inspirado poeta; al respetable General Conde de Cheste, cultivador también de la poesía y hoy director de la Real Academia Española, y al que asimismo fué nombrado Ministro de Marina en 1854, D. Angel Saavedra, Duque de Rivas, una de las glorias de la moderna poesía castellana.

Justo es citar al autor de los estudios sobre *El derecho internacional marítimo*, los *Elementos de administración de Marina* y otras obras importantes, el intendente de este ramo D. Ignacio de Negrón. Suyas son varias composiciones poéticas que tituló *Poesías del mar*. Es digna de aprecio su oda á la gloria alcanzada por la Escuadra española en el bombardeo del Callao.

No ha mucho falleció, de edad avanzada, el Brigadier de Marina y capitán de las reales fragatas D. Manuel Eulate, autor de un entonado canto á la inauguración del Museo Naval.

Sólo hemos indicado ligeramente quienes han sido los que, consagrados á la vida del mar en las naves del Estado, han cultivado la poesía y ya no existen, sintiendo haber incurrido tal vez en alguna omisión. Nada decimos de los que en la actualidad demuestran su saber é ingenio y tienen aquel doble carácter, por no dar mayor extensión á estos apuntes. Siempre se han ofrecido en digno consorcio las letras y las armas y se ha admirado en él á los cultivadores de todos los géneros literarios. ¡Cuántos nombres ilustres pudieran recordarse de los que con especiales adtitudes han concurrido á las glorias de la Marina española con su ciencia y sus estudios á la vez que con su valor en los combates librados sobre las inquietas olas del mar! De envidiar es la pluma que los recuerde y consigne sus merecimientos con acierto.

ANGEL LASSO DE LA VEGA

INVENCIONES DE ESPAÑOLES APLICADAS A LA NAVEGACIÓN

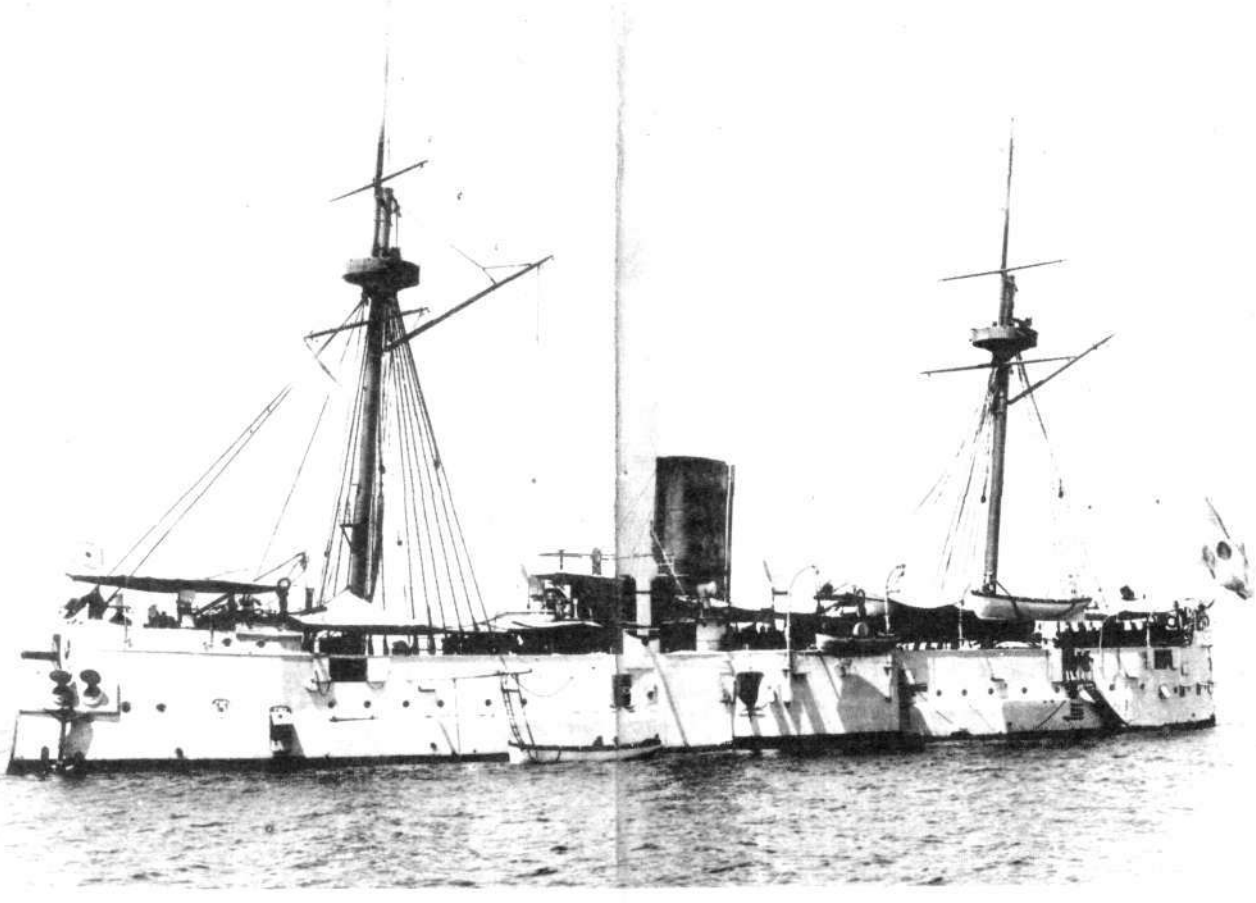
MAMPAROS ESTANCOS

GRAN inventiva tuvo Lorenzo Ferrer Maldonado, personaje de origen desconocido y de acciones no bien averiguadas todavía. Navegante primero, andante en corte al fin, adquirió notoriedad por los memoriales en que ofrecía á los consejeros del Rey D. Felipe III descubrimientos maravillosos. Cuando se abrió concurso para la resolución práctica del problema de la longitud en la mar, fué uno de los que optaron al premio, haciendo gala, en escritos ni breves ni vulgares, de conocimientos matemáticos, acreditados separadamente en libro de nombre *Imagen del mundo sobre la esfera, cosmografía, geografía y arte de navegar*, que salió á luz en Alcalá de Henares. Al hacerse públicas las notables exploraciones de Sebastián Vizcaíno por la costa de California en 1602, propaló que mucho antes, desde el año de 1588, las había reconocido él, descubriendo un estrecho *(Fretum Aniam)* que por los 60° de latitud le dió paso al mar del Sur, ascendiendo en sus recodos de doscientas nueve leguas hasta los 75°. De esta travesía portentosa hizo extensa relación, acompañada de planos, de vistas de tierras, de pormenores tan verosímiles que engañaran á cualquiera, no sabedor de ser el tal Ferrer *alquimista de oficio*, según entonces se estilaba, es decir, embaucador atento á buscarse la vida por cualquier camino, que presumía alcanzar ayuda de costa halagando al Consejo de Indias con la estupenda noticia de su pura invención.

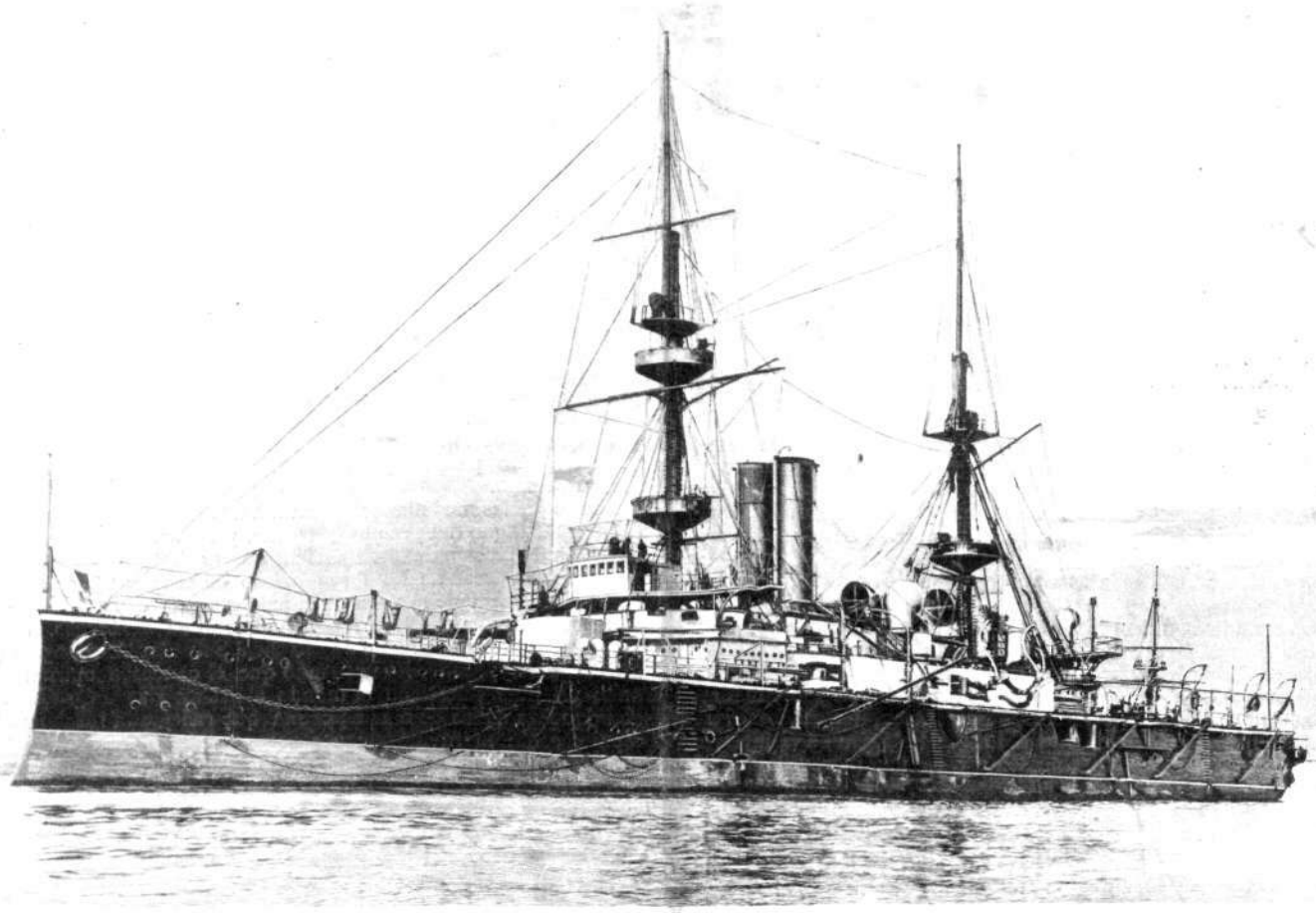
Tanto era así, que transcurridos más de ochenta años, en 1790, como llegara á manos del geógrafo mayor del Rey de Francia, Mr. Buache, copia del manuscrito encerrado en nuestros archivos, leyó ante la Academia de Ciencias de París una memoria de sensación, dando á conocer á los sabios del mundo la existencia real y efectiva del estrecho del Noroeste, y proponiendo se nombrara desde luego *de Ferrer*, en honra y memoria del descubridor postergado.

Existen indicios de que por inventos de otra especie varia, singularmente por los de caligrafía, en que nuestro D. Lorenzo era habilísimo, hubo de sufrir persecución de la justicia en algún período de su vida, acabada en Madrid el 12 de Enero de 1625; mas no todo el oro obtenido con su piedra filosofal resultó de mala ley, antes bien, de sus ideas claras, la de formar en los bajeles es-

© Biblioteca Nacional de España



EL ALMIRANTE BROWN, acorazado de la Marina Argentina



EL RENOWN, acorazado de la Marina inglesa

BIBLIOTECA NACIONAL

© Biblioteca Nacional de España

pacios aislados impermeables ha venido á dar existencia y seguridad á las grandes construcciones navales modernas de hierro y acero. Propúsolas en los buques destinados al reconocimiento de tierras desconocidas, diciendo en el papel, de que se conserva traslado en la Real Academia de la Historia (colección Muñoz, tomo XXXVIII, folio 1):

«Háganse en las naves unos caxones debajo del agua, según la traza que para ello se dará, y con esto se excusa irse á fondo aunque se abra por la parte de abajo, porque solamente se hinche de agua aquel caxón que corresponde á la rotura, y los demás no, por ir todos bien calafeteados.»

LÍNEA MÁXIMA DE CARGA

En el preámbulo de las *Ordenanzas de fábrica de naos*, impresas y publicadas en 21 de Diciembre de 1607, se noticiaba que, considerando los inconvenientes y daños que se habían seguido de construir naves sin la traza y fortaleza que se requieren para navegar y pelear, se habían reunido en la corte las personas de más experiencia, pedido informes á las de los puertos y astilleros, y conferido el asunto en el Consejo de Guerra, quedaba determinada para lo sucesivo la manera de fabricar con reglas de proporción en las dimensiones, así como para enramar, encintar y aforrar. Se concedía un plazo de tres años para consumir las naves existentes en la carrera de las Indias, determinando que desde principio del de 1610 todos los que navegaran en las flotas habían de ajustarse á esta Ordenanza y ser visitados ó reconocidos previamente, á fin de que por los maestros encargados *recibieran y pusieran en el branque y codaste dos señales de fierro que sirvieran de límite á la línea de flotación*, á fin de que la codicia de los armadores no cargara más de lo que la nao podía sufrir, bajo severas penas.

Si se recuerda que pasaron doscientos setenta años desde que en la Marina española se determinó la línea máxima de carga hasta que la han adoptado las leyes inglesas, gracias á la insistente propuesta de Mr. Phimsoll, parece equitativo tributar al Almirante general D. Diego Brochero, presidente de la Junta redactora de las mencionadas ordenanzas de fábrica, así como á Juan de Vear, el mejor maestro de España, y á Diego Ramírez, otro tal, que le auxiliaron en la obra prolija de vencer á la rutina, el lauro que merecen las invenciones humanitarias.

Consecuencias de los progresos que implantaron fué la aparición del *Arte para fabricar, fortificar y aparejar naos de guerra y mercantes*, escrito por Tomé Cano, aprobado en Consejo é impreso en 1611, «pareciendo no sólo útil y provechoso para el servicio de Su Majestad y bien general de los navegantes, pero necesario é importante, *por ser el primero que, reduciendo á cuenta y medida esta fábrica, ha salido á luz*».

CESÁREO FERNÁNDEZ DURO

EXPOSICIÓN GENERAL DE BELLAS ARTES

III

PINTURA DE HISTORIA Y GÉNERO—OBRAS NO PREMIADAS—PINTURA DE PAISAJE Y FLORES—GRABADO Y DIBUJO—LAS ARTES DECORATIVAS

Si en la breve y ligerísima crítica que vengo haciendo de los fallos del Jurado en la escultura y la pintura he expuesto ya á la consideración del lector no pocos desafueros, crece de punto la indignación al parar mientes en las obras pictóricas de historia ó género que han sido en absoluto privadas de toda recompensa ó distinción.

A la cabeza de los artistas injustamente preteridos coloca la general opinión entre personas inteligentes á D. Alberto Pla y Rubio, y con efecto, exceptuando alguna obra del Sr. Sorolla, será difícil encontrar en la Exposición nada que supere al interesante cuadro *¡De la guerra!* El grupo del soldado ciego que penetra á tientas en la morada paterna acompañado de vecinos, deudos y curiosos; la figura de la pobre madre, sorprendida dolorosamente por tan triste espectáculo, todo, hasta la chiquilla que se apresura angustiada á llamar á alguien en el interior de la casa, está compuesto admirablemente y es una maravilla de expresión y de sentimiento.

Basta con fijarse en las diversas actitudes y en los rostros de aquellos labriegos valencianos que reflejan las diversas emociones producidas por la llegada del desdichado mozo, para reconocer que nada más puede exigirse á un artista en punto á observación del natural. Únase á esto un colorido fino, justo y sobrio, un conocimiento de los efectos de luz como en pocos cuadros se ve y una ejecución ni tan minuciosa que resulte una nimiedad ni tan excesivamente franca que toque en el desenfreno, y se tendrá ligera idea de las perfecciones que atesora la obra.

Al juzgar yo en la revista *Historia y Arte* el cuadro *¡A la guerra!* con que el Sr. Pla se dió á conocer, mereciendo en la Exposición de 1895 una primera medalla, decía entre otras cosas que la dureza que se notaba en algún punto era indicio cierto de grandes facultades artísticas que seguramente habían de confirmarse en el porvenir, y así ha sucedido, excediendo á mis esperanzas el lienzo presentado en el actual certamen. No se desanime el notable artista por haberse visto privado del premio á que tenía derecho indiscutible; todo lo que vale y significa algo en el arte le tributa unánime aplauso, y esta confirmación de su mérito tiene bastante más valor que la decisión del Jurado.

Otro de los postergados, para quien no ha habido ni siquiera propuesta para una condecoración, ha sido el Sr. Viniegra. Su cuadro *La romería del Rocío* ha venido de Italia precedido de gran fama y ha sido objeto de minucioso análisis y controversia entre críticos y pintores. No se le puede negar que es obra magna y propia de los vuelos del conocido autor de la *La bendición de los campos*. Aquella extraña y alegre al par que devota cabalgata que avanza por la carretera de la capital del Guadalquivir precediendo y escoltando la imagen conducida en lujoso carro de plata por una yunta de bueyes; aquellos gallardos ginetes sevillanos, aquellas graciosísimas mujeres andaluzas, los diversos tipos de gentes del pueblo están estudiados á conciencia, bien movidos, superiormente dibujados y con una riqueza de detalles verdaderamente notable. Todo lo que al estudio y el conocimiento técnico del arte puede pedirse se encuentra en la composición del Sr. Viniegra, al cual sólo le ha faltado el haber pintado el cuadro en su patria para que la brillantez del sol de la tierra de María Santísima hubiera inundado el lienzo con sus espléndidos reflejos. De todos modos, el cuadro es obra de verdadero mérito, y por ello sin duda su autor ha corrido la misma suerte desdichada que su colega el Sr. Pla y Rubio.

Compañero de desgracia de los dos anteriores es el Sr. Garnelo Alda, que ha representado en un gran lienzo la patética escena de la *Adoración de la Virgen de Lourdes* por una peregrinación. Conmueve el ánimo religioso la vista de los grupos de devotos y enfermos que oran arrodillados ó beben con ansia las milagrosas aguas, mientras en la gruta arden un sinnúmero de cirios y un predicador dirige la palabra á la concurrencia. Hay allí diversidad de tipos de todas las clases sociales muy bien estudiados y dibujados y agrupados con sumo arte. El fondo de la caverna y los matorrales inmediatos están pintados con gran maestría, y á no ser por la luz un poco indecisa, no encuentro defecto que haya podido impedir que un artista tan meritísimo como el Sr. Garnelo recogiera el justo premio debido á su inspiración y su talento, reconocidos en otras Exposiciones.

Tampoco han merecido gracia ante el Jurado ni el Sr. Jiménez Aranda, autor de dos cuadritos, *Galanterías* y *Mareadas*, que, como todos los suyos, son un primor de observación, de luz, de dibujo y de ejecución; ni el Sr. Fernández Nájera, que con su preciosa composición *Por agua*, grupo de gitanos en una fuente, demuestra una vez más que tiene el sol de Andalucía en su paleta y sabe expresarlo como pocos, con gracia y finura; ni el Sr. Godoy, autor de un *Establo* de vacas pintadas con tal franqueza, precisión y espontaneidad que ya las quisieran para sus obras algunos de los artistas premiados; ni el Sr. Vivó, que ha presentado una agradable composición titulada *El primer sí*, por alusión al que sobre el empañado cristal del balcón escribe una gentil muchacha, mientras otra graciosa compañera observa el efecto que causa tal confesión en algún galán callejero; todo bien dibujado y pintado con conciencia y tanta copia de detalles, á pesar de ser las figuras de tamaño natural, que causaría envidia á un antiguo maestro holandés; ni, finalmente, una docena más de autores que podría citar rebuscando en mis apuntes, con méritos más que suficientes para ser premiados con justicia, ó cuando menos condecorados.

El Sr. Alvarez (D. Luis) ha presentado, «fuera de concurso», dos obras dignas de la atención de los inteligentes. Es la primera *Un concierto de familia*, en honor de dos cardenales, á principios del siglo, composición elegantísima, ejecutada con gran finura de pincel y sumo gusto en los accesorios; y la segunda *Una boda en Asturias*, pintada con más franqueza, pero sin perder la corrección que caracteriza los cuadros del Sr. Alvarez, tan estimados dentro y fuera de España.

Y con esto dejo, á mi pesar, la pintura de historia y género para tratar de la de paisaje, que, como es sabido, comprende el suborden de las marinas, á las que el reglamento adiciona las flores y la naturaleza muerta.

La primer medalla, única en esta sección, ha sido para el Sr. Gessa por unas *frutas* maravillosamente pintadas, como todas las del reputado maestro, del que hay otra composición análoga en la Exposición y del que todos conocen admirables estudios del mismo género, ejecutados en años pasados y que lo mismo hubieran podido obtener un primer premio.

Las segundas medallas ¡cosa rara! han sido adjudicadas con bastante justicia. Digno del premio obtenido, y tal vez de algo más, es el incomparable paisaje del Sr. Raurich, *Los pantanos del Nemi*, que sobra y basta para crear un nombre glorioso en el arte: tal es la impresión de verdad que tiene la vista de aquellas aguas cenagosas, ejecutadas con notable acierto. El Sr. Raurich es todo un *maestrazo*. No necesito tampoco esforzarme mucho en elogiar á Salvador Abril, agraciado con otro segundo premio. Hace tiempo que el conocido marinista ha ganado un buen puesto en el mundo artístico, y su *Playa de Nazaret*, con aquellas aguas de mar en calma que reflejan la luz como límpido espejo, están maravillosamente sorprendidas del natural. Análogos elogios pueden tributarse al Sr. Fernández Alvarado, autor del dramático episodio *Nuevo peligro*, notable no sólo por lo bien expresado del oleaje de un mar de fondo, sino por lo acertadamente pensado y ejecutado que resulta el buque desmantelado y los marineros que tratan de abandonarlo pasando á una lancha combatida por las furiosas aguas. Después de estos cuadros resultan premiados uno de *Ostras y pájaros*, de D. Fernando Francés, concienzudamente pintados con franqueza y espontaneidad, y un gran paisaje del Sr. Galvey, *Preludio de la noche*, que representa una arboleda en estilo muy abocetado.

Diez han sido las terceras medallas adjudicadas en esta sección, que mencionaré rápidamente, á saber: una al Sr. Saborit, muy justa y merecida, pues su marina *En peligro* es verdaderamente notable, tanto por la verdad y transparencia del oleaje, cuanto por lo bien expresada que resulta la lancha que flota en aquel mar alborotado, tratando de dirigirse á un vapor que se percibe entre las brumas. *La fuente del*

© Biblioteca Nacional de España

Cristo en el desierto de las Palmas, con sus fragosidades pobladas de pinos y matorrales, ha dado motivo al Sr. Stols para un precioso estudio de montañas que demuestra un gran trabajo, en el que sólo sería de desear que el artista no se hubiera entretenido tanto en los últimos términos, evitando así cierta confusión que resulta por la multiplicidad de detalles de igual valor. También es obra de mérito la marina del Sr. Gómez Gil, *Efecto de luna*, que reproduce admirablemente la reflexión de los rayos del astro nocturno sobre un mar plácido y sereno, y la titulada *Playa*, del Sr. Latorre y López, que con verdadera inteligencia ha sabido expresar la impresión de una mañana neblinosa en las costas del Norte. La *Tarde de agua*, del Sr. Alba, representa unos terrenos pantanosos sobre los que cae abundante lluvia perfectamente estudiada. También lo está el finísimo lienzo del Sr. Bermúdez *Entre dos luces*, en el que se ve una anciana sentada al borde de empinada senda de la montaña junto á un rústico altarcillo, todo ello muy detallado y bien sentido. En cuanto al paisaje *Tarde de otoño*, del Sr. Masriera (D. José), sin dejar de reconocer que tiene una lontananza muy bien expresada, creo que es inferior á otro del mismo autor titulado *Antiguo molino*, que es menos impresionista que el primero, pero tiene en cambio una frescura y un atractivo especiales nacidos de lo justo del colorido y de lo artísticamente que está reproducida aquella enramada. Los tres restantes premios de tercera clase han recaído: uno en el Sr. Aparici, artista peritísimo en la especialidad de las flores, de las que ha colocado hermosos ejemplares en su obra, que representa el *Sepulcro de D. Rodrigo Alvarez de las Asturias*; otro en D.ª Adela Ortiz por su cuadro de gallinas picoteando fruta, titulado *Presidio suelto*, y el último á D.ª María Luisa de la Riva, que ha presentado unas *Uvas de España* bien pintadas, pero de un tamaño verdaderamente colosal.

En primer término, entre los paisistas propuestos para una condecoración, merece figurar por sus méritos reconocidos y el número de obras presentadas el Sr. Espina, que confirma su reputación con diferentes estudios, entre los que sobresalen el *Pico de Peña Lara*, *Puesta de sol en la Casa de Campo* y sobre todo *Un bosque en el Escorial*, que es verdaderamente una obra maestra. Goza también de fama justamente adquirida el Sr. Lhardy, que será condecorado por un *Estanque de la Granjilla*, que juzgo de menos mérito que ciertos *Almendros en flor*, que son un modelo de observación y de estudio. El Sr. Andrade, á quien he tenido ocasión de aplaudir en anteriores concursos, por sus luminosos cuadros de costumbres campesinas y que en la actualidad se encuentra pensionado en Roma, ha remitido un *Paisaje de las orillas del Tiber*, en el que las aguas del famoso rio y el lejano horizonte, en el que se descubre la ciudad pontificia, están magistralmente ejecutados. Figuran también entre los propuestos dos artistas beneméritos: el Sr. Beruete, autor de varias vistas de Toledo y sus cercanias, y el Sr. Arredondo, que exhibe ocho paisajes muy bien estudiados, entre los que considero superiores á los demás los denominados *Jardín toledano*, *Un cigarral* y *En la Granjilla*, por tener verdadera luz sin los tonos generales, sombríos y grises que afean otras obras de este buen artista. Finalmente, ha logrado justamente la honorífica encomienda D.ª Julia Alcayde, notable pintora de frutas, flores y naturaleza muerta.

Entre la multitud de paisistas mencionados honoríficamente por el Jurado merecen citarse especialmente: el Sr. Amezua, autor de un *Grupo de pinos* en país montuoso, de muy buen efecto; el Sr. Graner Viñuelas, que tomando asunto de un pasaje de la *Divina Comedia*, ha representado los hórridos abismos por donde Dante y Virgilio penetran en las regiones infernales, revelando gran estudio de la naturaleza, pues sólo la luz es un poco fantástica, como conviene á tal escena. También el Sr. Barta es digno, no sólo de la aludida mención, sino de algo más, pues su *Marina* causa muy buenísima impresión por estar superiormente reproducido el aspecto del mar en calma. No es malo tampoco el paisaje ribereño *Orillas del Miño*, del Sr. Cabanzón, que ha presentado además otro estudio que por su carácter melancólico recuerda los famosos del Sr. Urgell.

Aún se encontrarían algunos otros pintores entre los agraciados con mención honorífica que revelan excelentes cualidades para la observación y reproduccion de las bellezas naturales, pero sus obras en general carecen de importancia, y no puedo extender hasta ese punto mis investigaciones.

Tampoco al tratar de los preteridos, ó que por cualquier causa reglamentaria no han obtenido premio, podré ser muy lato, habiendo de limitarme á aquellos artistas cuyas obras llaman más poderosamente la atención. Figura entre ellas la primera la preciosa colección de veintitrés estudios del Guadarrama que el Sr. Morera ha aportado á la Exposición para evidenciar su indiscutible valía. El justo renombre de que goza el discípulo predilecto del insigne D. Carlos Haes me dispensa de elogiar como se merece este tesoro artístico compuesto de tantos lienzos, cada uno de los cuales revela un trabajo asombroso realizado en el mismo lugar que representan. Si el Sr. Morera, en lugar de veintitrés cuadros se hubiera limitado á exhibir solamente dos ó tres de ellos, los más importantes, evitando así la monotonía que produce la abundancia de tantos paisajes nevados parecidos, es seguro que habría reconcentrado sobre su obra la atención del público, haciéndole apreciar el gran mérito que tienen en todo su valor. Del Sr. Martínez Abades no puede decirse que no ha obtenido recompensa alguna, pues como queda consignado en otro sitio, ha sido propuesto para condecoración por un cuadro de figura; pero esto no impide que le tribute mi modesto aplauso por las excelentes marinas que ha expuesto, y en especial por las denominadas *Brisa*, *Niebla*, *Calma* y *Entre dos luces*, todas ellas maravillosamente estudiadas sin recursos artificiosos y con primorosos detalles. Aunque premiados también sus autores por otros conceptos, no por eso dejan de ser notables: el *Estudio de Benimamet*, página brillante de efecto de sol del Sr. Benedito; *El patio de los Arrayanes*, del Sr. Rusiñol, que se hace perdonar en él su cualidad de impresionista, y el *Lago muerto*, del Sr. Urgell Carreras, paisaje algo mejor que el *Gaudeamus*, premiado con tercera medalla.

A más de estos artistas no debiera el Jurado haber olvidado al señor Ruiz Luna, autor de una marina titulada *¡Sólo Dios!*, que representa á unos pobres náufragos asidos al palo de un buque sumergido entre las revueltas ondas, todo ello muy bien pintado; al Sr. Pérez de Camino, que ha reproducido los *Picos de Europa* medio envueltos entre nieblas con mucha precisión en los detalles, buen color y finura de ejecución; al Sr. Vallcorba, que entre otros países muy apreciables tiene la *Vista de un corral*, á la que es imposible no tributar merecido elogio, pues á pesar de la pequeñez del cuadro, es una maravilla de colorido justo y luminoso, y al artista sevillano Sr. García Rodríguez, que ha demostrado una vez más con su lienzo *Crepúsculo vespertino* que es un verdadero maestro. En la especialidad de flores y frutas han presentado obras notables merecedoras de galardón los Sres. Tolosa, Alsina, Laforet, Camacho y algún otro.

En la sección de grabado y dibujo, que comprende asimismo los diversos procedimientos gráficos diferentes de la pintura al óleo, sólo se han dado cinco premios; pero, por casualidad, lo han sido con tal justicia, que nadie criticará al Jurado por haber concedido una primera medalla al peritísimo grabador Sr. Galván, que ha presentado, entre otros trabajos, una preciosa aguafuerte reproduciendo el conocido cuadro de Goya *Miércoles de Ceniza*. Tampoco es discutible el segundo premio, ganado en buena lid por el Sr. Campuzano, que ha expuesto una notable colección de grabados excelentes, como todos los suyos, representando escenas marítimas. En cuanto á las terceras medallas, las han merecido: el Sr. Matute, por sus primorosos grabados en madera, copias de cuadros de Rubens; el Sr. Ortiz Gamundi, por el dibujo de un techo, que demuestra grandes conocimientos en la difícil ciencia de la perspectiva, y el Sr. Ribera, al que son debidos *Un desnudo* y una *Bacante* de lo mejor que he visto y admirado en el género del pastel como limpieza de color y solidez de ejecución.

Además de estas obras, son notabilísimos un dibujo al óleo imitando la fotografía del Sr. Jiménez Aranda representando *El remordimiento de Judas*, unas elegantísimas figuras al trazo del Sr. Xumetra y varios dibujos del Sr. Pellicer para la ilustración del poema *La Cristiada* y de *La leyenda de los Tenorios*; un excelente retrato al pastel del señor Ruiz de Almodóvar, que compite con los expuestos por el afamado pintor Sr. Vaamonde, y una colección de grabados magistralmente ejecutados por el Sr. Ríos; á todos cuyos artistas no hubiera hecho nada de más el Jurado premiándolos con preferencia á otros, ó cuando menos incluyéndolos en la propuesta para ser condecorados.

El arte decorativo, mejor denominado industrial, que por primera vez aparece en el Palacio de la Castellana al lado de las artes bellas, ofrece en sus diversas manifestaciones amplio campo al estudio y la crítica, á pesar de no poderse considerar lo aportado más que como una débil muestra de lo que puede exhibir la industria nacional. No pudiendo, sin embargo, entrar en tal tarea, me limitaré á hacer una observación que podrá servir de nota final á este ligero trabajo sobre la Exposición, que apenas es otra cosa que una lista con brevísimos comentarios.

Al considerar en su conjunto la pintura al ver el reducido número de artistas que con fe y entusiasmo han hecho algo exclusivamente para exponerlo, aspirando á un premio; al reconocer que la mayor parte han acudido al concurso, ora con retratos, ora con obras de fácil venta, cuando no lienzos de encargo, ó ya vendidos, dominando el espíritu positivista utilitario sobre las generosas ilusiones que en otros tiempos alentaban en el corazón de los que cultivaban el arte bello, y comparar tal pequeñez de objetivos con el brío, la pujanza y hasta la belleza con que aparecen en la palestra las artes industriales, no puede el observador menos de exclamar, repitiendo una frase célebre: «Esto matará á aquello»; porque si las artes bellas, instigadas y seducidas por el naturalismo, olvidan su elevada jerarquía é invaden el campo de la industria, sóbranle á ésta fuerzas nuevas y vigorosas para obligar á aquéllas á contentarse con ser tan sólo una rama más ó menos apreciable del arte decorativo.

A. DANVILA JALDERO
C. de la R. Academia de San Fernando.

TRABAJOS SUBMARINOS

Los horizontes terrestres empiezan á ser estrechos para la actividad y para la energía humana á fines del siglo presente. El hombre, en su constante anhelo de explotación é investigación, ha invadido todos los continentes, y las comarcas antes legendarias del centro de Africa, Asia y América son hoy tributarias de las modernas industrias. La selva virgen de antaño se rinde al moderno camino de hierro; las corrientes de sus caudalosos ríos y torrentes, con sus inconcebibles energías, entregan miles de caballos de fuerza mediante la transformación eléctrica, y las perforadoras implacables arrancan de las entrañas más recónditas del planeta toneladas de preciados tesoros. En su incesante afán de investigación científica y de explotación provechosa, no bastan ya estos campos de acción al ineludible deber de actividad constante de las energías humanas, y en la fiebre de su acalorada fantasía, busca en el mar, en esa masa hasta hoy insondable y desconocida, nuevos horizontes para sus fines.

El fondo del mar era nuevo mundo, virgen hasta hoy de todo contacto mercantil. Sólo el escandallo y la sonda de Thompson habían llegado á sus entrañas y los buzos se estrellaban en sus trabajos, ante los insuperables obstáculos que parecían ofrecer las profundidades mayores de 140 pies.

Gracias á la constancia y á la energía acaba de darse un gran paso

© Biblioteca Nacional de España

en el orden de los trabajos submarinos, una Sociedad, *The American Wreckage and Salvage Company*, en Milwankee, EE. UU. se propone explotar el fondo de los mares hasta profundidades de 400 á 500 pies, utilizando para ello la campana Smith, reciente invento que acaba de ser sancionado prácticamente en el lago Huron, Thunder Bay, en los primeros días del mes de Junio último.

Con este nuevo aparato, cuyo secreto es preciadamente reservado, se ha conseguido determinar el lugar donde se halla á pique el vapor *Pewabic*, que zozobró en 1865, arrastrando á su bordo al abismo más de cien vidas y una cantidad en metálico por valor de 140.000 duros. Todos los trabajos de salvamento intentados durante treinta y dos años habían sido infructuosos. Los buzos y las campanas usadas hasta ahora sólo habían conseguido descender á 171 pies de profundidad, y el *Pewabic* había zozobrado en un fondo de 250. Hasta él han llegado hoy cómodamente en el aparato Smith seis hombres y han podido trabajar sin molestias durante seis horas seguidas.

La campana Smith, que al parecer está destinada á rendir pingües ganancias utilizadas como exploradora del fondo del mar para recuperar más de un tesoro perdido en la lucha con tan traidor elemento, se compone de un tubo de acero de forma cilíndrica de ocho pies de altura por seis de diámetro, encorvado en sus dos extremos. No tiene, como se ve, la forma que acusa su nombre y difiere en absoluto de todas sus antecesoras en el mecanismo y arreglo interior. Los planos y los detalles de construcción son desconocidos, como antes dejo dicho, y sólo rasgos generales puedo indicar á los lectores de EL MUNDO NAVAL ILUSTRADO.

Teniendo en cuenta las grandes presiones (12 á 15 atmósferas) á que se verá sometida en sus trabajos, la plancha es de una pulgada de grueso, y el tubo, para permitir las investigaciones, tiene varias portillas de luz, probadas á 15 atmósferas; estos cristales, mediante un mecanismo ingenioso, en caso de ruptura, automáticamente impedirán la entrada del agua. La comunicación con la superficie se establece por varios tubos: unos para señales telefónicas, otros para las bombas de servicio y uno para el envío de corrientes eléctricas. Una lámpara de arco de 2.500 bujías colocada en la campana, y de la cual se espera una visuabilidad de 100 pies á aquellas profundidades, alumbrará los trabajos de los buzos. Pero la diferencia esencial del nuevo invento estriba principalmente en los medios propios que posee para moverse ó arrastrarse por el fondo, mediante unos brazos ó remos articulados que manejan desde el interior los tripulantes, perchas que á la par sirven de grúas para levantar pesos y objetos del salvamento.

Los primeros trabajos llevados á cabo para recuperar los capitales perdidos en el *Pewabic* han sido coronados por el éxito más lisonjero, y la Compañía se dispone á emprender otros en mayores profundidades (400 pies) con el salvamento del cargo del vapor *Elbe*, de la Compañía North German Lloyd, que se perdió el 30 de Enero de 1895 en Lowestoft.

Estos trabajos, marchando al unísono con los adelantos rápidos que vemos desarrollarse en el problema de la navegación submarina, anuncian para no lejano plazo nuevos horizontes de explotación, que aun siendo tan asombrosos nunca serán suficientes á saciar el movimiento continuo del *plus ultra* de la inteligencia humana.

MARIO RUBIO MUÑOZ
Teniente de Navío.

TEATROS Y AUTORES

Dos éxitos.—El realismo en las obras del género *chico*.—Estrenos en la Zarzuela.—El nuevo teatro *Eldorado*.—El teatro Circo de Parish en la próxima temporada.—El baile *Los dos socios* en los Jardines del Buen Retiro.

Ya en prensa esta revista, y sin tiempo para aguardar las cuartillas del Sr. Chaves, las sustituímos por los siguientes apuntes, breve y compendiosa relación de las últimas novedades teatrales.

Estas pueden reducirse á dos, ambas pertenecientes al llamado género chico, único que hoy se enseñorea de los escenarios de Madrid: *Agua, aguardiente y azucarillos*, de Ramos y Chueca, y *La casa de los escándalos* ó *Aquí va á haber algo gordo*, de Vega y Jiménez.

Hace ya tiempo que conocíamos por el título la primera de dichas obras, cuyo estreno se anunció en carteles y periódicos con la resonancia debida al prestigio de que en el mundo teatral gozan sus autores.

Como era de esperar, el éxito fué de los buenos, pero no extraordinario y colosal, como en un principio se dijo.

Lo que en justicia debemos consignar á propósito del libro de *Agua, aguardiente y azucarillos* es que su autor, Ramos Carrión, ha demostrado una vez más el admirable conocimiento que posee de lo que se llama «el mecanismo teatral», ó sea la habilidad de dar en el clavo, ofreciendo al público aquello que le agrada. Ramos Carrión, veterano de la escena, es un gran evolucionista, marcha con su época y no cree en atavismos teatrales, sobre todo tratándose de obrillas del día; así vemos que en *Agua, aguardiente y azucarillos* no ha puesto empeño en extremar la nota del interés emanado del enredo, del *quid pro quo;* un escrúpulo de argumento le ha bastado para presentarnos escenas verdaderamente arrancadas de la realidad y, por lo mismo, deliciosas, trazadas á maravilla en cuanto á factura literaria, con la sal por arrobas... Sí, ya sabemos que el *pasillo* no exige novedades en la trama, ni gran complicación en el juego de las figuras, ni más interés que el resultante del diálogo; pero eso no obsta para que insistamos en decir que el autor de *Agua, aguardiente y azucarillos*, considerando recurso viejo y gastado el *lío* escénico, se nos revela como un realista, naturalista ó *verista* de *primo cartello;* el mundo marcha y el teatro también.

A esa inestimable copia de la verdad que se refleja en los dos cuadros de que consta la obra contribuyen los lienzos pintados por los Sres. Amalio y Bussato; el que representa el paseo de Recoletos á la luz de la luna es fiel trasunto del original y auténtico.

La música es de Chueca, y aquí podríamos poner punto final; bien sabe el pueblo que le pertenecen los garabatos que el maestro Chueca estampa en el pentágrama. Son los que sabe cantar mejor y más á gusto el público callejero de las 49 provincias de España; se le pegan al oído muy pronto y aprecia instintivamente la frescura, la gracia y el *quid populorum* (valga la frase) de esos cantares *canallud*os, como decía Santisteban refiriéndose á los de *La Mascota*. En la música de *Agua, aguardiente y azucarillos* está Chueca de cuerpo entero, y sobre todos los números se destaca el pasacalle final, capaz de alegrar á un muerto.

Y pasemos al sainete de Vega y Jiménez, estrenado tres días después del pasillo veraniego, en el mismo Teatro de Apolo y con igual excelente éxito. Decimos, pues, que si en lo que entendemos por pasillo cómico, sea de invierno ó de verano, la nota naturalista es un lujo, no es ni debe serlo en el sainete, porque tenemos derecho á exigir en éste la copia escrupulosa de la vida real, sin considerarla como un mérito más que avalore la obra, sino más bien como lo esencial y característico de ella, sin cuyo requisito dejaría de ser sainete.

Lo es, sin duda, la última obra de Vega, *Aquí va á haber algo gordo ó la casa de los escándalos;* pero con serlo y deleitar al concurso con escenas movidísimas, chistes á porrillo é interés siempre en *crescendo*, parécenos que el popular y siempre aplaudido sainetero se ha quedado un poco por debajo del nivel á que su indiscutible talento le elevó en otras producciones de esta índole. En *Aquí va á haber algo gordo* ha puesto mucho *material* de juguete cómico, presentando tipos algo alejados de la realidad y alguno que otro pasaje escénico en que únicamente el convencionalismo del teatro, á que tan hechos estamos, puede disculpar el atrevimiento.

La partitura de Jiménez, superior; en el vals *del amanecer* hay primores de delicadeza é instrumentación, así como en el coro de diablos; ya sabemos que el simpático maestro Jiménez se ha puesto en primera línea por derecho propio, y va subiendo... En cada nueva obra patentiza su lozana inspiración y sólidos conocimientos en el divino arte.

Sin tiempo ni espacio que dedicar á la esmerada interpretación de ambas obras en Apolo, cuya compañía sigue cosechando aplausos en el Príncipe Alfonso, diremos sólo cuatro palabras de dos *juguetes* que á fines del pasado mes se estrenaron en la Zarzuela, la noche del beneficio del Sr. Sigler; titulábase el uno *La cuadrilla del cojo* (obra ya estrenada en provincias) y el otro *Borregón y Compañía*. El primero pasó á medias, y gracias á que los actores encargados de su representación hicieron milagrosos esfuerzos para sacarle á flote, pudo saberse el nombre de los autores, que *resultaron* ser el Sr. Vega (D. Ventura) del libro, y de la música el beneficiado. En cuanto al segundo juguete, ó lo que fuera... los nombres de los autores quedaron en el más riguroso incógnito; tal fué el fin de *Borregón y Compañía*.

En teatros como el de la Zarzuela, donde el público está acostumbrado á saborear libro tan discreto y música tan deliciosa é inspirada como la de *La viejecita*, es muy peligroso empeñarse en intercalar obrillas *de lance*, por si pegan. Para hoy 15 está anunciado el estreno, en el mismo teatro, del sainete lírico titulado *Los chicos*, letra de Larrubiera y Sáenz Hermúa (*Mecachis*) y música del maestro Brull.

Un nuevo teatro de verano abrirá muy en breve sus puertas: *Eldorado* se titula y hállase situado en la calle de Juan de Mena, á espaldas de la Bolsa. La sala, en forma de herradura, es amplia y elegante; hay en ella 350 butacas.

El escenario, también muy espacioso, hará posible la representación de obras de gran espectáculo. Según se dice, la primera que se estrenará en Eldorado será una revista titulada *El pobre diablo*, letra de Lucio y Arniches con música de Valverde (Quinito) y Torregrosa; el Sr. Amalio ha dado ya la última pincelada á las decoraciones de dicha obra.

Para la próxima temporada de invierno ha arrendado el teatro-circo de Parish una empresa que se propone explotar la zarzuela.

© Biblioteca Nacional de España

BIBLIOTECA

BELLAS ARTES. — EL TÉ SERVIDO EN CASA DE LOS INCAS. Cuadro de A. Gisbert

© Biblioteca Nacional de España

grande. Cuenta, al parecer, con un completo cuadro de notables artistas cultivadores de ese género (del cual ya nos vamos olvidando en Madrid) y tiene en cartera algunas obras nuevas, originales de aplaudidos autores. Así sea.

Se anuncia la inauguración de la temporada en el teatro de la plaza del Rey para el 1.º de Octubre próximo.

El arte coreográfico se ha refugiado en el teatro de los Jardines del Buen Retiro, donde, después de la resurrección de *Coppelia*, cuyo título campeó en el cartel muchos días, se le ha dado al público por nuevo un baile en tres actos titulado *Los dos socios*, que se asegura es una refundición, arreglo, rapsodia ó *reprise* trasnochadísima de otro baile estrenado con mal éxito en el antiguo circo de Rivas, allá en los tiempos de *Flamma, Barba Azul*, etc. Tampoco ahora ha alcanzado mejor suerte aquella obra coreográfica; su disparatado argumento y música ramplona no merecía ciertamente el lujo de trajes y decoraciones con que ha sido presentada. Esto y las sevillanas que baila con muchísimo salero la Srta. López son los únicos elementos que hacen tolerable el baile *Los dos socios*.

MARIÓN LORBAC

CUENTO

LA MORAL DE GUIGNOL

Algunos lo habréis oído referir... Fué un suelto de crónica de salón escrito en ese periódico que publica verbalmente la maledicencia...

Una íntima compañera de la heroína de esta historia nos facilitó minuciosos detalles.

—Vea usted—nos decía,—cuando tratamos de inquirir referencias acerca de la conducta y de la posición de nuestros pretendientes, nos llaman calculadoras, egoístas, pérfidas... ¿qué sé yo?... y en cambio, si nos dejamos llevar de los impulsos del corazón, entonces el desengaño corona nuestras ilusiones: así es, que las mujeres nunca concluímos de aprender la manera de conducirnos.

Hé aquí la historia.

Teresita, que era una hermosa é ingenua criatura, con una de esas lindas cabezas de las Vírgenes de Murillo, cuyas rubias trenzas resplandecían como espigas al sol y cuyos labios recordaban una húmeda rosa entreabierta, á esa edad difícil que media entre la niña y la mujer, bajaba todas las tardes al Prado en compañía de la *gobernante* francesa, persona austera y grave, merced á cuya bien sentada probidad la madre de Teresita había logrado el poder salir tranquila, sola y descuidada en su carruaje...

El único recreo de la niña, á quien producía al cabo enojos y suspiros el traje corto que le obligaban á vestir, era tan insulso como irritante: *jugar al corro*.

Cualquiera hubiese creído á primera vista que ella se divertía al constituir una figura saliente en aquel círculo de ángeles, de cinco á doce años, entre cuyas alegrías retozonas se destacaba su dulce seriedad. Desconocen muchos padres que esas *pequeñas mujeres*, como las llama Víctor Hugo, sufren al representar la farsa de *niñas de corto*, como se avergüenzan esos muchachos serios y espigados que van en colegial formación á paseo, últimas notas de una escala de escolapios; ¡ellos, con el pantalón de franja dorada á media pierna y el aire aburrido, cuando se creen capaces de enloquecer un corazón ó de escalar una trinchera! Son reminiscencias de preocupaciones antiguas, que nos enseñan lo que debieron ser aquellas costumbres que ennoblecidas por lo lejanas juzgamos patriarcales, y examinadas con sereno juicio nos parecen risibles.

***

En aquellas tardes estivales, ya entre dos luces, Teresita con algunas compañeras adquiría su puesto preferente en los bancos del teatro Guignol. Era aquél un espectáculo ridículo para la exquisita sensibilidad, la encendida imaginación y los quince años de la niña...

Cerca de ella, guardando la prudente distancia, tomaba detrás asiento un *joven elegantito*, según la frase de *madame;* rondador constante de la niña, mozo de ojos de fuego y de aspecto romántico, que perseguía á la cándida paloma con apariencias de milano.

En tanto, Teresita elevaba los ojos al firmamento, tan azul como sus pupilas, fascinada por las moribundas estrellas, á manera de lentejuelas salpicadas en el manto celeste de una Virgen. Algunas candilejas alumbrando el espacio comprendido en la empalizada del local contrastaban con la radiante claridad de la luna; y diríase que era aquél un redil de ovejuelas al ver los pequeños é inocentes espectadores, cuyos ojos, desmesuradamente abiertos, se hallaban fijos en el diminuto escenario; mientras absorta la curiosidad de ese público que jamás silba, marchaba á su desenlace la acción de la comedia de monigotes.

Es preciso decirlo todo. El teatro representaba el interior de una barbería. *Chisgarabís* era un barbero muy malo, casado con una mujer muy buena. Profesaba decidido culto al dios Baco. Celoso de su cónyuge (por supuesto, sin motivo fundado, para que en la obra triunfara la moral), cuando volvía al hogar doméstico rendido por las libaciones, empuñaba la ruidosa estaca, aquella estaca ineludible para los grandes éxitos del Guignol y descargaba sobre la cabeza de la inocente esposa una serie de garrotazos... Y esto, que siempre hacía reir á los chicos y á los grandes, es prueba de que la humanidad en todas las épocas y en todas las edades se divierte mucho cuando apalean al prójimo.

En la viva imaginación de la cándida espectadora, persuadida y todo como se hallaba de que aquel pobre enredo de una farsa extravagante no era otra cosa que un cuento de niños, dejó marcada su huella la *tesis* de la fábula; y sin dejar Teresita de reirse de lo pueril de su propio sentimiento, concibió un horror, un verdadero horror hacia los barberos.

¡Ah! Era el natural producto de las enseñanzas del *polichinelismo*.

¡Cuántas veces una impresión vulgar ó pasajera determina las más heroicas ó sublimes resoluciones! He oído decir que una infeliz mujer que llevaba en brazos á su hijo para abandonarlo en el torno de la Inclusa, se detuvo al ver que una vaca tendida en el suelo lamía á un ternerillo, y después de contemplarla un momento, rompió á llorar, y arrepentida se volvió á su casa, estrechando á su hijo contra su corazón.

***

Fué necesario vestir *de largo* á Teresita, que se había ido transformando en una mujer espiritual. Pero su madre continuaba teniendo no pocas razones y no escasos caprichos para no convenirle la compañía de aquella adorable señorita.

Se corrieron las órdenes á fin de que *madame* la acompañase los días de fiesta al teatro del Retiro.

Llegó el primer domingo suspirado. La *dueña de extranjis*, Teresita y el joven elegantito, siempre á distancia de la obligada pareja, tomaron asiento en las últimas sillas...

—¡Ah! Esto es un teatro Guignol—se dijo entonces mentalmente la niña.

Y, con efecto, todo aquel alegre conjunto de árboles y luces, el escenario á lo lejos, los actores empequeñecidos por la distancia, la voz que de ellos sale debilitada por el ruido y el espacio, recuerda uno de esos teatros infantiles; ello es más en grande, pero menos gracioso.

Los árboles, inmóviles en esas caliginosas noches de verano, con ese colorido que les presta la luz eléctrica, parecen dibujados sobre lienzos invisibles. El constante hormigueo de aquella muchedumbre bulliciosa, la tibia atmósfera de la noche que impulsa el alma á la melancolía, todo esto pesaba sobre la imaginación de la niña con apenadora insistencia.

Allí los amores adelantan con la velocidad de una bola sobre un plano inclinado.

En una de aquellas noches supo Teresita que su rendido pretendiente se llamaba Arturo.

Transcurrieron algunos días.

Empezaron á sentirse en las arboledas de los jardinillos esas ráfagas húmedas que anuncian el otoño. Con ellas se desorientan los enamorados hasta que los espectáculos del invierno vuelven á reunirlos.

Teresita y Arturo cambiaron flores y recuerdos. Y un dorado rizo de la niña fué reclamado por el galán entre juramentos.

Cierta mañana salió ella furtivamente de su hotel acompañada de una doncella de confianza...

¡Pero no se alarmen nuestros lectores! El rapto aún no se había concertado. La inocente Teresita iba en busca de un hábil industrial que hiciera de aquel rizo anhelado, símbolo del amor de dos almas, una primorosa sortija...

¡Teresita quería dar una sorpresa á Arturo!

La niña y la doncella entraron en la primera peluquería que vieron cerca del hotel.

Un viejo, colorado y cachazudo, escuchó con atención picaresca los detalles con que ambas solicitaron la confección del anillo de amor...

—¡Ah! pierda usted cuidado, señorita—dijo el principal;—quedará usted complacida... ¡Muchacho!—añadió gritando.—A ver, ¡entérate de este encargo!

Un mancebo, con blusa, presentose en el dintel del interior de la tienda.

¡Aquel mancebo era Arturo!

.....

Todo fué ya imposible. El amor de Teresita se evaporó como una bocanada de humo, porque ella odiaba á los barberos...

¡La estaca de *Chisgarabís* había sido el dedo salvador de la Providencia!

ROQUE F. YZAGUIRRE

ANÉCDOTAS Y CHISTES HISTÓRICOS

El cabo Roque.

Mandaba yo el cañonero *Sandoval* en Cuba, y para cubrir bajas ocurridas en su dotación enviáronme marineros de nuevo ingreso, pescadores de oficio, naturales del país, gente de mar, pero, como es lógico, ajenos á todo conocimiento militar.

Designé al cabo Roque como instructor para los quintos, seguro de que por lo menos se esmeraría en el desempeño de su nuevo cargo.

Era el tal Roque hombre de gran verbosidad, como buen andaluz, hijo del Puerto de Santa María, vivo de imaginación y muy aficionado á dar la explicación y el por qué de todas las cosas, aunque fuera esto hecho siempre á costa de su pronunciación trabajosa.

Una tarde, á la hora de los ejercicios, explicaba el cabo Roque á sus educandos la nomenclatura de las diferentes piezas que componen el fusil, y pude oir al acercarme la siguiente explicación, que transmito íntegra:

© Biblioteca Nacional de España

Decía el cabo Roque señalando al percutor de la carabina que tenía en la mano:

—Esta pieza se llama el *pre-cu-tor*. ¿Cómo he dicho que se llama? Fijarse bien: el *pre-cu-tor*, y se llama así porque *precura dar siempre en el mesmo sitio;* aquí en la aguja.

El cepillo de oro.

El vapor *P. de Satrústegui*, de la Compañía Trasatlántica, navegaba hacia Cuba con numeroso trasporte de tropas.

A la hora de la siesta conversábamos alegremente en el puente el Capitán del buque, el Coronel jefe de las fuerzas y varios pasajeros, cuando vimos subir por la escala al sargento de Infantería de Marina de la guardia de vigilancia con una baraja en una mano y 18 pesos en plata en la otra; detrás de él venían, mustios y con cara lastimosa, tres *puntos* cogidos en flagrante delito de tirar de la oreja á Jorge.

Dado el parte consiguiente y entregado el cuerpo del delito, tras la presentación de los culpables, preguntó el Capitán al Coronel:

—¿Qué quiere usted que se haga con esto?

—Lo que sea costumbre—fué la respuesta.

—La costumbre es que, independientemente del castigo de los individuos, las barajas se tiren al agua y el dinero sea para el cepillo de los náufragos.

—Pues hágase así esta vez también.

Diéronse las órdenes, y cabizbajos y mohinos se retiraban los *puntos* murmurando en voz baja, pero no tan baja que se nos escapara el dicho de uno de ellos, andaluz *neto*:

—¡Mira tú, compadre, que en estos vapores se ven cosas raras! Porque, la verdad, allá en la tierra he visto cepillos para limpiar la ropa y para limpiar los jacos y, en fin, para muchos usos; pero para limpiar los bolsillos, como tienen aquí estas gentes, por mi salud que no los conocía hasta hoy. Vamos á ver ese cepillo, que debe ser de oro.

MARIO RUBIO MUÑOZ

Filosofía escolar.

Allá por los años de 1858 y 59 explicaba la asignatura de Física en el antiguo Colegio Naval Militar un sabio profesor que, sin ser marino, ostentaba el honorario empleo de Teniente de Navío. Tan débil era de carácter que sus bulliciosos discípulos abusaban de él sin compasión. Una tarde, que explicaba la gravedad y pesos específicos, viendo que los muchachos estaban más desatados que nunca, á duras penas logró que le prestaran un momento de atención, y les propuso resolver este problema:

—Supongamos—dijo—que un carro sigue la dirección de un camino, llevando dentro una carga de paja. El camino es largo. Se desea saber de qué manera la caballería que lo arrastre irá en mejores condiciones, ó en otros términos, cómo le pesará menos la paja, poniéndole un burro delante ó amarrándolo detrás del carro.

Formulado el enunciado, aquello fué un verdadero ciclón de soluciones disparatadas. Los muchachos se entregaron á las lucubraciones más fantásticas, no sin olvidar destacar á la puerta de la clase un centinela avanzado que avisara si, atraído por tanta algazara, aparecía por el salón de clases la temida figura del segundo Comandante.

Restablecida la calma por confesarse todos vencidos en dar un acertado y racional desenlace á la difícil proposición, el profesor, con la apagada y lenta voz que le era habitual, disipó las tinieblas explicándose así:

—Nada, señores, la cosa no puede ser más sencilla: El burro delante en nada altera la situación ni nada resuelve; pero si lo colocamos detrás, no hay que dudar que aproveche la duración del trayecto en irse comiendo la paja, aligerando de peso al carro y aliviando poco á poco los esfuerzos de la bestia motora. Vean ustedes ahora cuánta razón me asiste para poner á la cola de la lista á los más borriquitos de la clase, que son los señores Fulano y Zutano.

Los *agraciados* no fueron los que menos rieron y aplaudieron la ocurrencia de aquel maestro tan sabio como extravagante, que aún recuerdan con respeto y cariño los restos de toda una generación de nuestra Marina.

Escrúpulos de monja.

Los azares y penalidades de la antigua vida marítima, tan dulcificada hoy por los progresos de la navegación; la duración de los viajes y, como consecuencia, el dilatado aislamiento social y privación de expansiones á que condenaban, hacían muy general en aquella época entre los marinos, y especialmente entre los que alcanzaban edad avanzada, el tipo de hombres extravagantes, raros y de originales costumbres.

Refiriéndose á un Capitán de Navío de los que más fama dejaron por sus excentricidades, cuentan las crónicas que, hallándose mandando una fragata surta en el puerto de la Habana, salía una tarde de abordo embarcado en su canoa, dando antes al oficial de guardia la orden de «echar abajo juanetes y sobres».

Emprendida la maniobra, el Comandante mandó alzar los remos para contemplarla á corta distancia, pudiendo así formar mejor juicio de la instrucción marinera de su gente que, al par que constituía la mayor de sus preocupaciones, era fecundo manantial de sus rabietas y atrabiliarios desahogos.

La ejecución de la maniobra no debió satisfacerle, por cuanto que uno de los juanetes, enredándose al *embicar*, detuvo su descenso, alterando la uniformidad y precisión apetecidas.

Entonces, ciego de ira y sin poder reprimirla, puesto de pie en la canoa, prorrumpió en denuestos y apóstrofes, agotando el repertorio de las más fuertes interjecciones.

—¡Que no los parta un rayo á todos, como se merecen! ¡Tunantes, malditos, *zapateros!*—exclamó furioso.

Y acto seguido, como movido por extraña reacción, dirige hacia abordo la canoa, atraca, sube y, colocado en medio del alcázar, créese en el deber de aclarar el concepto de sus violentas diatribas diciendo:

—*No se figuren ustedes que he invocado la caída de un rayo por no encontrarme á bordo. ¡Que caiga ahora! ¡Que caiga ahora mismo, y nos parta á todos, y á mí el primero!*

Descargada su conciencia de aquel escrúpulo de egoísmo, volvió á embarcar precipitadamente en su canoa y se alejó hacia tierra, buscando en el sosiego de su acostumbrado paseo vespertino atenuante remedio á la irritabilidad de sus nervios.

Buena salida.

En tiempos anteriores á la creación del Colegio Naval, los jóvenes que se dedicaban al servicio de la Armada ingresaban desde luego en los buques en clase de guardias marinas, después de haber acreditado ante tribunal competente su suficiencia teórica, adquirida en los estudios particulares y privados de preparación.

La primera entrevista con sus nuevos compañeros de carrera tenía frecuentemente lugar al pisar el buque á que eran destinados.

Ocurrió que, en estas condiciones y hallándose fondeada en el puerto de Cádiz una de las fragatas de nuestra antigua Marina, los guardias marinas en ella embarcados vieron venir un día un bote particular que, á juzgar por la edad de los pasajeros sentados á popa y por los bultos de equipaje que los rodeaban, no dejaba duda de que conducía dos caballeros guardias de nuevo ingreso.

La noticia cundió prontamente á la camareta, de la que, curiosos, animados y abrigando algunos zumbones propósitos, subieron todos sobre cubierta, disponiéndose para contemplar la entrada por el portalón de los neófitos.

Eran éstos dos hermanos, y sus cualidades, que luego en su larga carrera tuvieron ocasión de evidenciar, acreditándose de listos, simpáticos y distinguidísimos oficiales, fueron en este sentido tan apreciadas como reconocidas y proverbiales. Desde un principio se advirtió la ausencia de atractivos físicos con que la naturaleza los dotara.

Como era presumible tratándose de la gente joven que formaba el grupo de espera, al entrar por el portalón el que primero subió hubo alguno de desahogar indiscretamente su impresión, exclamando en tono que no pasó desapercibido para el recién llegado, como tampoco el gesto de asentimiento á que dió lugar en los demás:

—¡Caracoles, y qué feo es!

El aludido, lejos de turbarse ni mostrarse molesto, dicen que contestó con afable sangre fría, dirigiéndose al desconocido grupo de burlones:

—*Pues todavía me gana mi hermano, que viene detrás.*

Rieron todos la ocurrencia, con la cual las intenciones de broma y chacota que algunos abrigaban hacia los novatos se trocaron momentáneamente en sentimientos de la más estrecha confianza y simpatía

A. PEREA

EXPLICACIÓN DE LOS GRABADOS

D. CASIMIRO DE BONA Y GARCÍA DE TEJADA, INSPECTOR GENERAL DEL CUERPO DE INGENIEROS DE LA ARMADA, en situación de reserva desde el 8 de Marzo del año actual, nació en Barcelona el 4 de Marzo de 1829, obteniendo el empleo de Alférez de Fragata alumno en Enero del año 50 y el de Alférez de Navío en Febrero del 54. El total de sus servicios efectivos es de cuarenta y siete años.

Este ilustradísimo ingeniero naval ha prestado importantes servicios á la Armada, y entre los varios destinos que desempeñó con singular acierto y pericia, haremos mención de los siguientes: En 1856 fué Vocal de la Junta encargada de estudiar las obras del puerto de Barcelona; en 1857 fué Oficial de la Dirección de Ingenieros en el Ministerio de Marina; cuatro años después fué Vocal de la comisión á la cual se confió el cargo de inspeccionar la construcción de la fragata *Numancia*; el año 70 se le nombró Director de la Escuela especial del Cuerpo y fué también Comandante general accidental del mismo en el Departamento del Ferrol; se le confió en 1880 una comisión especial en el extranjero; el año 84 fué Vocal de la Junta de reorganización de la Armada; fué nombrado Inspector general del Cuerpo en 1890, y últimamente desempeñó los cargos de Vocal del Consejo Superior de la Marina y Vocal especial del Centro Consultivo.

El General Bona, cuyos merecimientos fueron grandes, acreditó en muchas ocasiones sus vastos y sólidos conocimientos en la difícil ciencia de la ingeniería naval, y se conquistó un nombre respetabilísimo y prestigioso en la Armada; como militar se batió bizarramente en Ferrol (Octubre de 1872) contra los insurrectos republicanos, habiéndosele concedido por su comportamiento la cruz de 3.ª clase del Mérito Naval, con distintivo rojo; como hombre de ciencia demostró su valer explicando brillantemente varias asignaturas siendo Profesor de la Escuela de su Cuerpo, ó bien ideando acertadas reformas en los buques de guerra, como la que llevó á cabo en la fragata *Sagunto*, cuya nueva hélice fué proyectada y trazada por él, siendo igualmente suyo el proyecto de la nuez artificial del eje de dicha hélice. Como escritor científico dió á la estampa varias obras náuticas de indiscutible mérito. En el Museo Naval se conserva un modelo suyo con esta leyenda: *Sistema de maderamen empleado en la construcción de la goleta de hélice «Consuelo»* (Carraca, 1857).

El pase á la reserva del Sr. General Bona causó profundo sentimiento en las clases navales, que sabían apreciar los méritos del sabio Ingeniero y estimaban en lo que valían sus servicios.

D. ANDRÉS AVELINO COMERMA Y BATALLA, INSPECTOR DE PRIMERA CLASE DEL CUERPO DE INGENIEROS NAVALES, es natural de Valls (Tarragona), y nació el 10 de Julio de 1842. Se le expidió el nombra-

© Biblioteca Nacional de España

miento de Alférez de Fragata alumno en Enero del 64 y ascendió á Alférez de Navío en Julio del año 66.

El Sr. Comerma, uno de los más ilustrados ingenieros navales con que se honra el Cuerpo á que pertenece, ha desempeñado con gran lucimiento diversos cargos, y entre ellos los de Profesor de las Escuelas de Ingenieros y de Maestranza, encargado por el Almirantazgo de la construcción del dique de la Campana (Ferrol), Ingeniero de la Comisión de Marina en Londres, Jefe de las varias secciones del Arsenal del Ferrol, nombrado para asistir al Congreso de electricidad de París (1881) y á la Exposición de electricidad en Munich (1882), y como Vocal de la Comisión española en la Exposición internacional de pesca en Londres, fué encargado de construir los pabellones de la instalación (1883).

Una de las páginas más brillantes de su historia es, sin duda, su notable proyecto, realizado con excelente éxito, para la construcción del dique de la Campana en el Ferrol, el mejor de su clase que existe en España, y á la vez uno de los mejores del mundo. Se presupuestó en 3.500.000 pesetas; pero en el trascurso de las obras se presentaron obstáculos imprevistos que venció con su privilegiada inteligencia el Sr. Comerma, y el coste total de este admirable trabajo de ingeniería naval ascendió á cinco millones de pesetas; inauguróse el dique de San Julián ó de la Campana en el año 1879.

Actualmente es Director de los Astilleros de La Graña, donde se construyen los cruceros *Doña María de Molina*, *Don Alvaro de Bazán* y *Marques de la Victoria*.

OBSERVATORIO ASTRONÓMICO DE SAN FERNANDO.—Este magnífico establecimiento científico, cuya construcción se terminó en el año de 1798, hállase emplazado á una distancia como de medio kilómetro al O. de San Fernando. El principal cuerpo de edificio, bastante modificado desde la expresada fecha, destácase en una altura que dista seis cables al S. 16º E. de la boca del Caño de Herrera; el piso bajo está 29,48 metros sobre el nivel del mar.

Terminadas las obras de este Observatorio, fueron trasladados á él todos los instrumentos que había en el de Cádiz. Cuenta con una excelente biblioteca, sección para el arreglo de cronómetros pertenecientes á los buques de guerra y mercantes, centro y taller de agujas magnéticas, centro meteorológico y otras muchas dependencias científicas, habiéndose aumentado el instrumental y aparatos propios de los estudios que allí se realizan, con arreglo á los progresos de la ciencia astronómica y meteorológica y con el fin de coadyuvar á los trabajos fotográficos de la carta del cielo, obra en que colaboran los principales Observatorios del mundo.

Como es sabido, este Observatorio depende del Ministerio de Marina, y á ésta pertenece el brillante personal de astrónomos que desempeñan allí tan delicados y difíciles trabajos bajo la ilustradísima dirección de D. Juan Bautista Viniegra, Capitán de Navío de primera clase, cuyos vastos conocimientos en las ciencias matemáticas y privilegiado talento son bien conocidos de todos.

Como puede verse en la fototipia que publicamos en el presente número, sobre la azotea del Observatorio, y al E. de su torre central, hay colocada un asta negra por la cual corre una bola también negra de 1,5 metros de diámetro, la cual se iza lentamente diez minutos antes de la $1^h\ 0^m\ 0^s$ de tiempo medio astronómico de San Fernando hasta unos $0^m,333$ más abajo de la perilla en que termina el asta; en dicha posición queda á 48 metros sobre el nivel del mar. Al ser la $1^h\ 0^m\ 0^s$ de tiempo medio en San Fernando, se deja caer la bola, que tarda en descender tres minutos.

BELLAS ARTES.—ESTATUA DE LEGAZPI, POR A. MARINAS.

(Alto 3 metros, ancho 1,25 metros.)

EL ACORAZADO ARGENTINO ALMIRANTE BROWN, construído en 1880, llamó mucho la atención en su tiempo por reunir en el pequeño desplazamiento de 4.200 toneladas un blindaje de 23 cm. y un poderoso armamento, si bien es cierto que con solo un andar de 13 millas y escaso radio de acción, siendo notable el calado, que no pasa de 20 pies, como para navegar por el río de la Plata.

Este acorazado acaba de sufrir una trasformación completa en Francia, en donde ha renovado sus calderas y toda su artillería, cambiando los antiguos cañones Armstrong de 20 cm. por ocho cañones Canet de 15 cm. de tiro rápido, así como toda la artillería menor, trasformación que le ha convertido en un contrincante respetable, especialmente en aguas poco profundas.

EL RENOWN, ACORAZADO DE PRIMERA CLASE botado al agua en 1896, desplaza 12.350 toneladas y sus dimensiones son 380 pies de eslora ó largo, 72 pies de manga ó ancho y 26 pies 9 pulgadas de calado. Su armamento consiste en cuatro cañones de 254 mm. de 29 toneladas, como los del *Cristóbal Colón*, 10 de 15 cm., 14 de 12 cm. y 21 menores de tiro rápido, además de cinco tubos lanzatorpedos, de ellos dos submarinos.

El andar del buque no pasa de 18 millas, sacrificio que es preciso hacer cuando se quiere llevar la coraza á 22 cm. en los costados y á 25 cm. en las torres y casamatas.

Según puede verse en el grabado, lleva protegidos además de los cañones grandes de las torres, los de 15 cm., cada uno en una casamata de otros 15 cm. de acero níquel endurecido.

NO SE DEVUELVEN LOS ORIGINALES

MADRID.—Imprenta de los Hijos de M. G. Hernández, Libertad, 16 dup.º

© Biblioteca Nacional de España

MAISON BREGUET

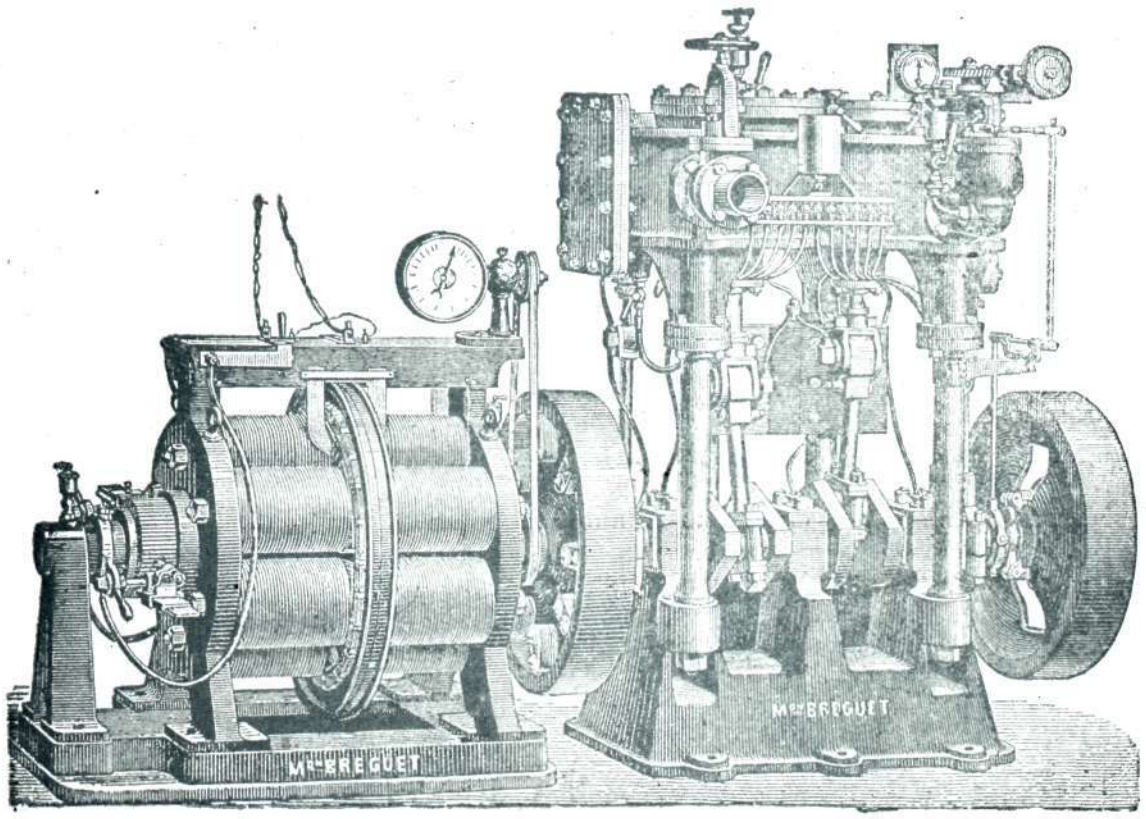
FUNDADA EN 1783

SOCIEDAD ANÓNIMA.—CAPITAL 3.000.000 DE FRANCOS

PARÍS, 19, RUE DIDOT

INSTALACIONES ELÉCTRICAS PARA BUQUES DE GUERRA

GRUPOS ELECTRÓGENOS.—DINAMOS BIPOLARES.—DINAMOS MULTIPOLARES DESROZIERS.—PROYECTORES DE ESPEJO PARABÓLICO.—MONTACARGAS ELÉCTRICOS
PARA CAÑONES DE TIRO RÁPIDO.—VENTILADORES.—TRASMISORES DE ÓRDENES.—SERVO-MOTORES



PRINCIPALES APLICACIONES EN MARINA

Marina militar francesa.	Lámparas de arco.	Lámparas de incandescencia.
Formidable, acorazado de escuadra	4	318
Idem, segunda instalación	2	100
Archer, torpedero de alta mar	»	22
Forbin, crucero de 3.ª clase	2	92
Sarrazin, torpedero de alta mar	»	22
Dragon, id	»	22
Surcouf, crucero de 3.ª clase	2	90
Grenadier, torpedero de alta mar	»	22
Lancier, id	»	22
Requin, acorazado guardacostas	4	230
Eclair, torpedero de alta mar	»	22
Kabyle, id	»	22
Coetlogon, crucero de 3.ª clase	2	84
Orage, torpedero de alta mar	»	22
Turco, id	»	22
Dupuy-de-Lôme, crucero de 1.ª clase	2	90
Zouave, torpedero de alta mar	»	22
Isly, crucero de 1.ª clase	2	112
Hoche, acorazado de escuadra	4	375
Amiral Duperré, id	4	340
Jean Bart, crucero de 1.ª clase	6	250
Turenne, acorazado	4	130
Wallignies, crucero-torpedero	3	90
Epervier, id	3	90

Marina militar francesa.	Lámparas de arco.	Lámparas de incandescencia.
Borda (Brest), buque escuela	8	340
Gustave Zédé, torpedero submarino	»	»
Vautour, crucero-torpedero	2	32
Fancon, id	2	32
Fleurus, id	8	110
D'Herville, aviso-torpedero	4	180
Charner, crucero de 1.ª clase	6	250
Valmy, acorazado guardacostas	5	290
Jemmapes, id	5	290
Bugeaud, crucero de 2.ª clase	2	90
Chasseloup Laubat, id	6	300
Tourville, aviso-torpedero	2	90
Fondre, acorazado porta-torpedero	6	300
Casabiana, crucero	4	210

Marina militar española.

Alfonso XII, crucero	2	200
Alfonso XIII, id	6	185
Conde de Venadito, id	2	325
Filipinas, aviso-torpedero	2	94
Reina Mercedes, crucero	2	200

Marina militar española.	Lámparas de arco.	Lámparas de incandescencia.
Temerario, aviso-torpedero	1	40
Martín Alonso Pinzón, id	1	40
Marqués de la Ensenada, acorazado	2	200
Vicente Yáñez Pinzón, torpedero	1	40
Galicia, id	1	40
Marqués de Molins, id	2	40

Marina rusa.

Emperador Nicolás I, acorazado de primer rango	4	260

Marina china.

Arsenal de Fou-Tcheou-China	1	60

Marina griega.

Bauboulina, yate de S. M. el Rey	»	»

REPRESENTANTE GENERAL EN ESPAÑA

Dn. EMMANUEL GÉS, Barcelona.—Paseo de Colón y calle de la Merced, 20-22-24, pral.

© Biblioteca Nacional de España

El Mundo Naval Ilustrado

REVISTA QUINCENAL

SE PUBLICA LOS DÍAS 1 Y 15 DE CADA MES

PRECIO DE LAS SUSCRIPCIONES

	Trimestre.	Semestre.	Año.
España (pesetas)	8	16	30
Extranjero (francos)	»	20	36
Cuba, Puerto Rico y Filipinas (pesos fuertes)	»	5	8

El número suelto se vende á 1,50 pesetas.

El número atrasado en lo sucesivo se venderá al mismo precio, con el fin de facilitar la propaganda de nuestras ideas en defensa de la Marina española

Los pedidos de suscripción deben hacerse al Administrador de la Revista, Quintana, 31, ó á los corresponsales de la Casa editorial Hernando y C.ª

ANUNCIOS

Para la inserción y pago de los anuncios débense dirigir exclusivamente al Administrador de El Mundo Naval, Quintana, 31, Madrid.

La Casa Hernando y C.ª garantiza el buen cumplimiento de cuanto concierne á la Administración.

ADVERTENCIAS

El precio de los anuncios será siempre igual para todos, sin excepción. Lo mismo el naviero que el industrial ó comerciante, lo mismo los extranjeros que los españoles, abonarán el importe exacto que les corresponda por el espacio que ocupen según tarifa.

Á los anunciantes por un año se les rebajará el 25 por 100 del precio corriente.

Á los de un semestre, el 15 por 100.

Pídanse tarifas de anuncios á la Administración ó á la Redacción.

Los anuncios podrán admitirse en ilimitado número, pues han de publicarse en papel igual al del texto.

© Biblioteca Nacional de España