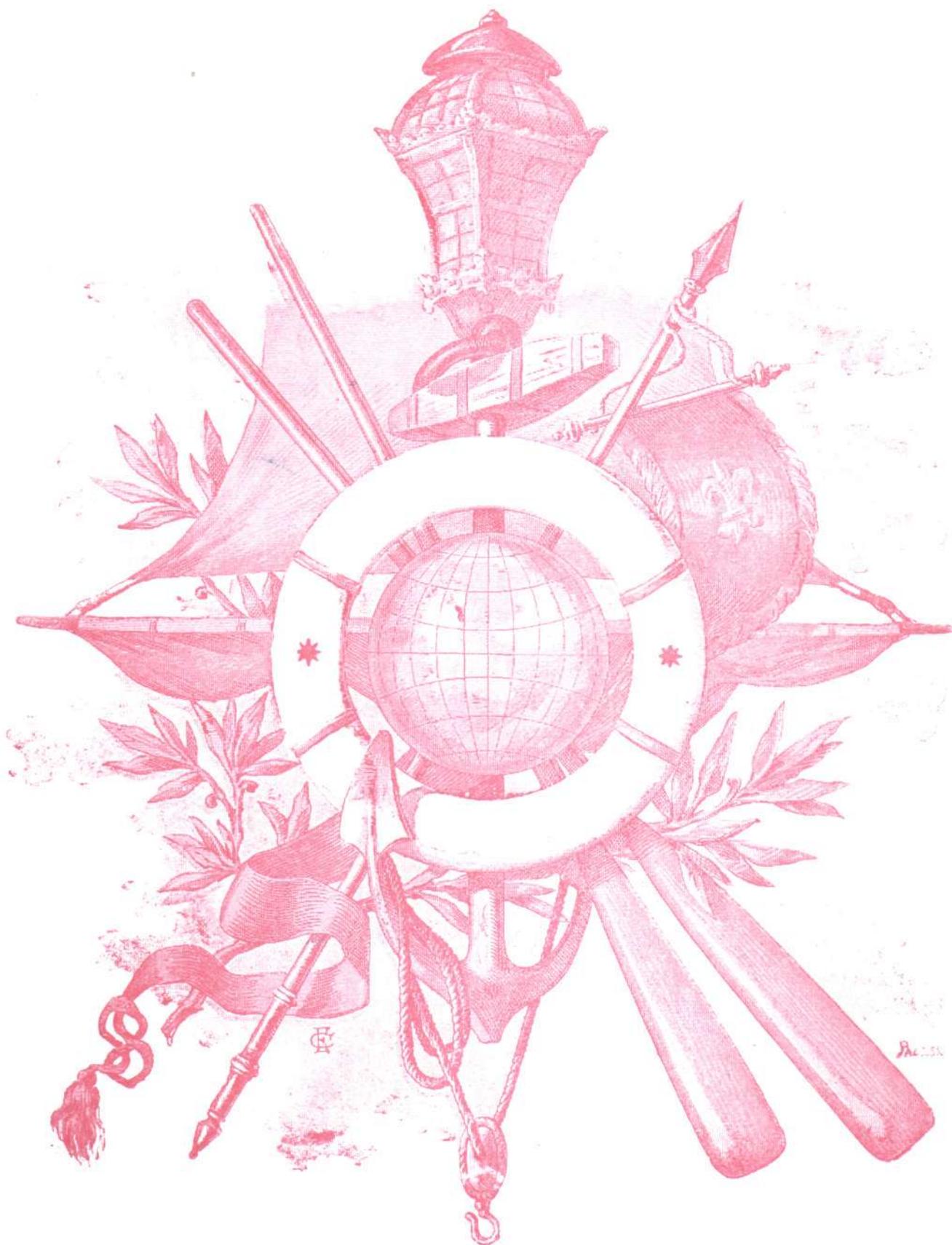


EL MUNDO NAVAL ILUSTRADO



REVISTA QUINCENAL

AÑO I.—NÚM. 8

SUMARIO

TEXTO

CRÓNICA NAVAL ESPAÑOLA, por *D. Ramón Auñón y Villalón*, Capitán de Navío de 1.^a

CRÓNICA NAVAL EXTRANJERA, por *D. Víctor M.^a Concas*, Capitán de Navío.

NOTAS DIPLOMÁTICAS.

MARINA MERCANTE. — LOS AGREGADOS EN LOS BUQUES DEL COMERCIO, por *D. J. Ricart Giralt*, Capitán de la Marina mercante.

PROGRESOS DE LA NAVEGACIÓN (conclusión), por *D. Segismundo Bermejo*, Contraalmirante.

LA REVOLUCIÓN FACULTATIVA (conclusión), por *D. M. Montero y Rapallo*, Capitán de Fragata.

INCONVENIENTES DE LA SABIDURÍA, por *D. Cesáreo Fernández Duro*.

SOBRE EL FOMENTO DE LA MARINA DE GUERRA, por *D. Eliseo Sanchiz Basadre*, Capitán de Navío de 1.^a

Á NUESTROS COMPAÑEROS DE LA MARINA REAL PORTUGUESA, por *D. R. Auñón y Villalón*, Capitán de Navío de 1.^a

SEÑALES Y SIN SEÑALES, por el *Marqués de Arellano*, Capitán de Navío.

AL ARBOLAR LA BANDERA EN EL CRUCERO ACORAZADO «CRISTÓBAL COLÓN», por *D. Emilio Díaz Moreu*, Capitán de Navío.

LOS PESCADORES, por *D. Eusebio Blasco*.

EPISODIO DEL SITIO DE GAETA (1861), por *D. Emilio José Butrón*, Capitán de Navío de 1.^a

OFRA CONTESTACIÓN Á LAS PREGUNTAS CURIOSAS, por *D. Antonio Perea*, Capitán de Navío.

LOS PROBLEMAS DE ECHEGARAY, por *D. Pedro de Novo Colson*.

PRIMERA SOLUCIÓN, por *D. Carlos Ponce de León*, Teniente de Navío de 1.^a

SEGUNDA ÍDEM, por *D. José A. Barreda*, Teniente de Navío.

TERCERA ÍDEM, por *D. Nicolás de Ochoa*, Aspirante de Marina.

TEATROS Y AUTORES, por *D. Ángel R. Chaves*.

POESÍAS, por *F. de Tal*.

LA CAJA DE JUGUETES (cuento), por *D. Roque F. Yzaguirre*.

ANÉCDOTAS Y CHISTES HISTÓRICOS.

EXPLICACIÓN DE LOS GRABADOS.

GRABADOS

Retrato del EXCMO. SR. D. PRÁXEDES MATEO SAGASTA.

Retrato del Vicealmirante D. EDUARDO BUTLER.

Un modelo de *detroyer* ó cazatorpedero.

El crucero *Lepanto* en el dique flotante de Cartagena.

ARSENAL DE CARTAGENA:

Grupo de marineros picando cadenas.

Trabajadores de las obras del *Lepanto*.

Taller de torpedistas.

Marineros esperando el reparto del rancho.

La batería de salvas.

Vista general del Arsenal.

BELLAS ARTES:

Cuadro de Viniegra, *La romería del Rocío*.

Cuadro de C. Pla, *Las heroínas*.

Palacio en Madrid de La Equitativa de los Estados Unidos.



El Mundo Naval ILUSTRADO.

DIRECTOR: D. PEDRO NOVO Y COLSON, Alcalá, 49.

ADMINISTRACIÓN: HERNANDO Y C.^a, Quintana, 31.

AÑO I



MADRID 1.^o DE JUNIO DE 1897.



NÚM. 3



EXCMO. SR. D. PRÁXEDES MATEO SAGASTA

CRÓNICA NAVAL ESPAÑOLA

1 de Junio de 1897.

SUMARIO: Operaciones militares.—La bandera española en el nuevo acorazado *Cristóbal Colón*.—Navegaciones.—Leyes.—Aniversarios.—Sinicestros.

TERMINADA felizmente la insurrección de Filipinas en su aspecto militar, al menos en aquella parte del Archipiélago en que la acción de las armas puede ser eficaz por la parte del mar, la Marina ha vuelto á su papel, siempre importante, de vigilar la costa, mantener la comunicación entre las islas, verificar los transportes y cuidar del aprovisionamiento de las fuerzas militares que aún operan en el interior contra los restos dispersos de las fuerzas insurrectas y contra las partidas de *tulisanes* que á la sombra de todas las contiendas tienen siempre importante y lamentable desarrollo.

A todas estas operaciones continúa concurriendo eficazmente la Infantería de Marina, objeto de constantes elogios por cuantos han intervenido en esta campaña militar.

En Cuba prosiguen las operaciones aisladas y únicas posibles en aquella clase de guerra.

El Comandante general del Apostadero, Sr. Navarro, después de forzado el canal de Banes y fortificadas sus orillas para evitar que vuelva á ser asilo de buques sospechosos, se propone realizar análoga operación en otros puntos de la costa de Manzanillo y Puerto Padre que ofrecen ese mismo peligro.

Los cañoneros *Marqués de Molins* en Portillo y en Mora, *Satlite* cerca de Manatí, *Delgado Parajo* en la Ciénaga de Zapata y *Vasco Núñez de Balboa* entre Dueva y Toar han sostenido vivo fuego con los insurrectos, desembarcado sus tripulaciones, tomado posiciones atrincheradas y apresado chalanas, machetes y claves de los insurrectos, alcanzando en todos estos hechos elogios merecidos especialmente para sus Comandantes los señores Vega, Moreno Elisa, Tanco y Acosta.

La tripulación del *Almendares*, en combinación con fuerzas del Ejército, ha realizado una importante operación en la provincia de Pinar del Río, desembarcando en el Cuyaguategue, donde apresó diez botes de los insurrectos, destruyó un campamento y recogió 1.600 cartuchos y algunas armas. El enemigo tuvo 30 muertos y los nuestros un muerto y cinco heridos.

La columna de Infantería de Marina que opera en la provincia de Matanzas ha tenido también un victorioso encuentro en Peñas Altas.

Otro más importante y más reñido tuvo lugar en la provincia de Pinar del Río á consecuencia de haber sido atacada por fuerzas superiores una guerrilla que custodiaba el convoy de heridos de este distinguido cuerpo. La oportuna llegada de una sección del mismo, mandada por el teniente Caro, salvó el convoy, seriamente amenazado por la superioridad numérica de los enemigos, habiéndose distinguido, además de este bravo oficial, el sargento Sierra y un educando de cornetas, casi un niño, llamado Antonio Zambrana, que durante la acción no cesó de alternar sus espontáneos toques de ataque con los disparos de una tercerola que la casualidad puso en sus manos juveniles y pudo alimentar con los cartuchos que recogía sobre el campo ó en los bolsillos de los muertos.

En esta reñida acción hemos tenido 14 bajas entre muertos y heridos y causado mucho mayor número á los enemigos.

**

Hechas en el acorazado *Cristóbal Colón* pruebas satisfactorias de velocidad y artillería, excepto las referentes á las dos grandes piezas, que han sido rechazadas, verificóse el 16 de Mayo la ceremonia de lo que pudiéramos llamar españolización del buque.

Empezó este solemne acto con una misa celebrada sobre cubierta por el Ilmo. Obispo de Zarzana y oída por la tripulación armada, las autoridades de Génova, los representantes de la casa constructora y numerosos invitados de la buena sociedad italiana.

Terminada la misa, las bendiciones de la Iglesia descendieron sobre la bandera española, símbolo hermoso de nuestra nacionalidad, que ha de ser ostentado honrosamente por el mundo en la popa de un buque cuyo nombre recordará á la vez el hecho más grandioso entre los realizados por las naciones de la vieja Europa, hecho respecto al cual no existe ya siquiera la posibilidad de repetirlo, ni de que sea igualada en lo futuro la grandeza de la nación que lo ha llevado á cabo: el descubrimiento de la mitad del mundo, oculto á las miradas y aun al pensamiento de los hombres que habitaban el otro hemisferio.

Bendecida la bandera y asociado el sentimiento religioso al de la patria, fué solemnemente arbolada en el asta de popa, entre las salvas de la artillería y las atronadoras aclamaciones de la concu-

rencia. España contaba ya desde ese momento con un nuevo buque móvil y dotado de tal velocidad que le asegura no ser el último en llegar cuando sea solicitado por los llamamientos del honor nacional.

Convertido el buque de los Sres. Ansaldo en buque de la Armada española, fué su primer cuidado saludar á la tierra en que había nacido, y una salva de 21 cañonazos fué consagrada á la nación italiana y correspondida en el acto con otra igual á España por las baterías de Génova.

A continuación, el Ayuntamiento de esta ciudad hizo en nombre de ella solemne entrega al Comandante de una plancha de plata, delicadísimo recuerdo en que la patria del insigne Almirante de las Indias Occidentales, satisfecha de que la misma tierra que sustentó su cuna haya sido elegida por la nación descubridora para cuna del buque en cuyo nombre van unidas las glorias del genovés insigne y de la gran nación que supo comprenderle y realizar su pensamiento, consagra sentidísimos votos por la suerte y la gloria del buque y de sus tripulantes.

Terminadas todas estas ceremonias, los concurrentes é invitados, entre los que se hallaba gran número de señoras de la más distinguida sociedad genovesa, fueron galantemente obsequiados con espléndido *lunch* por la oficialidad española, y para hacer el resumen de las gratas impresiones de este día, formóse la tripulación armada sobre cubierta y escuchó de su bravo Comandante Sr. Díaz Moreu una elocuente arenga en que, con los más vehementes acentos del patriotismo y haciendo resaltar la significación de la bandera como símbolo de la Patria y enseña bajo la cual habían peleado nuestros antepasados y recogido la nación tantos laureles ó tantos testimonios de abnegación sin límites y de probados sacrificios, les exhortaba á confirmar su convicción de que sabrían llevarla siempre con honor, ó sucumbir por ella cuando éste fuese el último tributo que podía reclamarles la Patria.

El acto ha resultado solemne, observándose que el pueblo italiano toma en estas ceremonias marítimas una participación y un interés que sería conveniente estimular y fomentar entre nuestros compatriotas.

**

Las pruebas que el crucero *Alfonso XIII* venía verificando en Barcelona se han dado por terminadas, no sabemos si definitivamente ó á reserva de lo que aconseje el examen de los resultados obtenidos, que no han sido enteramente satisfactorios, y el buque se ha incorporado á la Escuadra en Mahón.

También ha llegado al mismo puerto, después de rapidísimo y feliz viaje, el acorazado *Maria Teresa* que, con el *Infanta Isabel*, ha representado á nuestra Marina en los Estados Unidos durante las fiestas con que se ha inaugurado el monumento á la memoria del Presidente Grant.

Aún no se ha fijado definitivamente cuál ha de ser nuestra representación naval en las fiestas del próximo jubileo de la Reina Victoria de Inglaterra, en que serán revistados en línea sesenta buques de combate y otros tantos de menor importancia.

Aunque sería pretencioso querer hacer en estos actos ostentación de fuerzas que no correspondiesen á la realidad de nuestro poder naval efectivo, creemos que tampoco es conveniente pecar por el extremo opuesto, enviando una representación que resulte ridícula bajo ningún aspecto.

Los buques que se envíen pueden ser pocos, pero no deben ser malos, y en cuanto sea posible deben preferirse los construídos en casa para que, sin alardes de exhibición, pueda apreciarse la existencia de recursos propios.

El jefe de la expedición, sea cual fuere su categoría, debe ir autorizado para disponer de algunos fondos, que en estas solemnidades internacionales son indispensables, no sólo para hacer frente á la exorbitancia de los precios que alcanzan determinadas necesidades de que no puede prescindirse, sino para corresponder á aquellas atenciones y agasajos que inevitablemente ha de recibir del elemento oficial, sin que le sea lícito eludirlos sino á costa del propio decoro, que en casos tales lleva envuelto el de nuestra Marina y el de la nación española.

Es cierto que el Tesoro nacional no está sobrado de recursos, y que aunque lo estuviera no sería motivo para gastos injustificados; pero, dentro de lo razonable, el problema está planteado, á mi juicio, en estos términos: ó asistir al jubileo con decoro, ó excusarse de asistir para no perderlo.

La corbeta *Nautilus*, Escuela de guardias marinas, continúa su expedición por el Mediterráneo, habiendo pasado ya por Biserta y por Túnez. De aquí pasará á Italia por haberse modificado su primitivo itinerario á fin de que pueda regresar á tiempo de recoger la nueva promoción de guardias marinas.

Continúa España siendo la única nación mediterránea que no tiene representación naval en Oriente.

**

Los trabajos legislativos han empezado con una seria complicación, cuyo desenlace está todavía envuelto en el misterio.

El retraimiento de las oposiciones ha sido causa de que los pro-

yectos de ley fijando las fuerzas navales para el año económico venidero, y reformando las plantillas del Cuerpo general é Infantería de Marina hayan pasado por ambos Cuerpos Colegisladores sin observación alguna.

El de ley constitutiva de la Armada, presentado al Senado é informado de conformidad con el Gobierno por la comisión de aquel alto Cuerpo, ha sido retirado por el Sr. Ministro de Marina para introducir en él algunas modificaciones.

Ignorando cuáles sean éstas y si después de hechas volverá á presentarse en esta legislatura, ó quedará aplazado para otra ó hasta que el Parlamento funcione en condiciones de normalidad, nos abstenemos por ahora de hacer su análisis, que pudiera resultar ocioso.

Los documentos pedidos para apreciar el verdadero importe de los créditos puestos á disposición del Ministerio de Marina en este último período no han sido aún remitidos al Congreso.

**

En la quincena anterior y en la que hoy empieza figuran los siguientes aniversarios relacionados con la Marina militar ó con los navegantes insignes:

20 de Mayo de 1506.—Murió Colón en Valladolid. Por su expresa voluntad fueron trasladados sus restos á la isla Española ó de Santo Domingo, en cuya catedral reposaron hasta que, al ser cedida á Francia en 1795 por el tratado de Basilea la parte oriental de dicha isla, tuvo el Comandante general de aquel Apostadero, Sr. Aristizábal, la patriótica idea de trasladarlos á la Habana, en cuya catedral se hallan depositados.

30 de Mayo de 1498.—Tercera salida de Colón para América. Esta expedición partió de Sanlúcar y reconoció la isla Trinidad, las bocas del Orinoco, el golfo de Paria y la isla Margarita, arribando por último á la Española, de donde Colón regresó preso á Cádiz, por orden de Bobadilla.

1 de Junio de 1824.—Nacimiento de Méndez Núñez en Vigo.

7 de Junio de 1640.—Muerte del Almirante Oquendo.

8 de Junio de 1284.—Derrota de los franceses en Malta por el Almirante de Aragón Roger de Lauria.

9 de Junio de 1883.—Traslación de los restos de Méndez Núñez desde la iglesia del Con, en Vigo, al panteón de Marinos ilustres de San Fernando.

13 de Junio de 1808.—Rendición de la escuadra francesa de Rossilly, en Cádiz. Esta escuadra, constituida por los restos de la que había peleado en Trafalgar, permaneció en Cádiz, bloqueada por la inglesa de Cullingood, desde 1805 á 1808, y al estallar la guerra de la Independencia, no pudiendo abandonar los puertos españoles, tuvo que rendirse á la intimación del Almirante Conde del Venadito.

**

La pasada quincena registra, como casi todas, lamentables accidentes de mar, entre los que figura el naufragio del vapor mercante *Colón*, en viaje de Holanda á Rochefort, y los de algunas lanchas pescadoras en Ortigueira, Bermeo y Plencia, en los que han perecido ocho hombres, ocasionando el consiguiente duelo en las poblaciones de la costa y en cuantos siguen con interés esta continua lucha por la vida que los hombres sostienen, tantas veces á costa de ella, en los rudísimos trabajos de la mar.

RAMÓN AUNÓN Y VILLALÓN
Capitán de navío de 1.ª clase.

CRÓNICA NAVAL EXTRANJERA

SUMARIO: Presupuestos de 1897 á 98.—Submarino Hubert.—Submarino Holland.—Lo cortes no quita á lo valiente.—Acorazados americanos *Brooklyn* y *Yowa*.—Accidentes.—Acorazados japoneses.—Cruceros acorazados chinos.—Acorazado italiano *San Bon*.—Cañonero portugués.—Jubileo diamante en Inglaterra.—Puerto militar ruso en el Atlántico y buque rompehielos.

DECÍAMOS en una de las últimas crónicas que nada expresa tanto el poder de cada Marina como las cifras de los respectivos presupuestos, y acordado ya por la mayoría de las naciones lo que deberán gastar en el próximo año económico de 1897 á 98, haremos una lista muy respetable de millones, sin entrar en comparaciones, que son siempre odiosas, y sobre todo cuando en ellas le toca á uno la peor parte.

Para buscar una moneda común y que algo se asemeje á la nuestra, lo reduciremos á pesetas oro ó francos, anotando sólo los millones, pues son esos tantos, que bien puede decirse que millón más ó menos no hace al caso.

PRESUPUESTOS DE MARINA DE 1897-98

	Millones de pesetas oro.
Inglaterra.....	553 (1)
Francia.....	259
Estados Unidos.....	171
Alemania.....	162
Rusia.....	156
Italia.....	95
Austria.....	35
Holanda (en Europa).....	33

De estas cantidades se gastarán este año en buques nuevos:

	Millones de pesetas oro.
Inglaterra.....	179
Francia.....	104
Alemania.....	84
Rusia.....	40
Estados Unidos.....	72

La importancia de estas cantidades es de tanta consideración, que por sí solas excusan comentarios hasta para los que creen que basta la buena voluntad para constituir una escuadra moderna, toda vez que estos presupuestos llevan ya muchos años de continuidad, aparte de enormes créditos extraordinarios, y todos en crecimiento, menos el de Italia, que ha tenido que moderar sus gastos.

Respecto al nuestro, sucede precisamente lo contrario que con los otros, pues en lugar de expresar su importancia en cifras, hemos hallado algo que dice todavía más, y son dos líneas de uno de los más distinguidos publicistas marítimos de Europa, escritas en una publicación de un noble Lord del Almirantazgo inglés; dice así, traducido al pie de la letra:

«España, aunque nación colonial, solamente ahora empieza á entender el gran error que ha cometido con no prestar á su Marina la atención suficiente.»

¡Ojalá fuera verdad que lo hubiera entendido, porque, al fin y al cabo, nuestra historia no está terminada, y aún hay tiempo; pero puede faltar éste y llegarse al fin, si no logra *entender el error* y se juzga que los otros países hacen tan grandes sacrificios sólo por amor... á la paz.

**

D. José Hubert, alemán, vecindado en Chile desde el año 1885, y discípulo de la academia de relojería de Glasshütte, ha inventado un submarino, cuyo coste han sufragado varios capitalistas de aquella república, á cuyo servicio quedaría por completo el privilegio, caso de alcanzar resultado.

Para obtener el privilegio de invención verificó experiencias con un pequeño modelo en los baños de Apoquindo, en un estanque de 18 metros de largo por 10 de ancho, y á cuyas pruebas asistieron el Contraalmirante de la Armada chilena Sr. Uribe y el ingeniero Sr. Stuvén.

Como resultado de estas experiencias, el 12 de Febrero de 1895 se puso la quilla de un buque mayor, de 8 metros de eslora ó largo, 2,50 de ancho y 3,50 de alto.

Sus condiciones, á pesar de la pretendida originalidad, son las usuales de toda esta clase de buques: torreta de gobierno, depósitos de aire comprimido, acumuladores y timones copia de los del torpedo Whitehead.

El motor es eléctrico, de fuerza de ocho caballos, y el propulsor constituye un secreto del que no se da ni la más ligera idea; pero, sea como fuere, la fuerza impulsiva son dichos ocho caballos con los que se propone nada menos que alcanzar la velocidad de sesenta millas una vez sumergido; lo que, dicho sea de paso, indica que el autor desconoce los principios más rudimentarios de mecánica.

El propulsor, secreto, va dentro de un tubo, lo que hace presumir que se trata de algún aparato hidráulico; y tan sobrado se supone al submarino de elementos de flotación, que á proa lleva un cono de hierro macizo de tonelada y media de peso, sin más objeto que compensar el de la máquina y para servir de ariete, cuyos efectos de choque no cuenta el inventor que serían el abrir el buque como una canasta, y por último, debajo de la quilla lleva un contrapeso de dos toneladas como el de Flash, cuyo inventor duerme el sueño eterno en el fondo de la bahía de Valparaíso, dentro de su submarino, como recuerda oportunamente la prensa de la localidad.

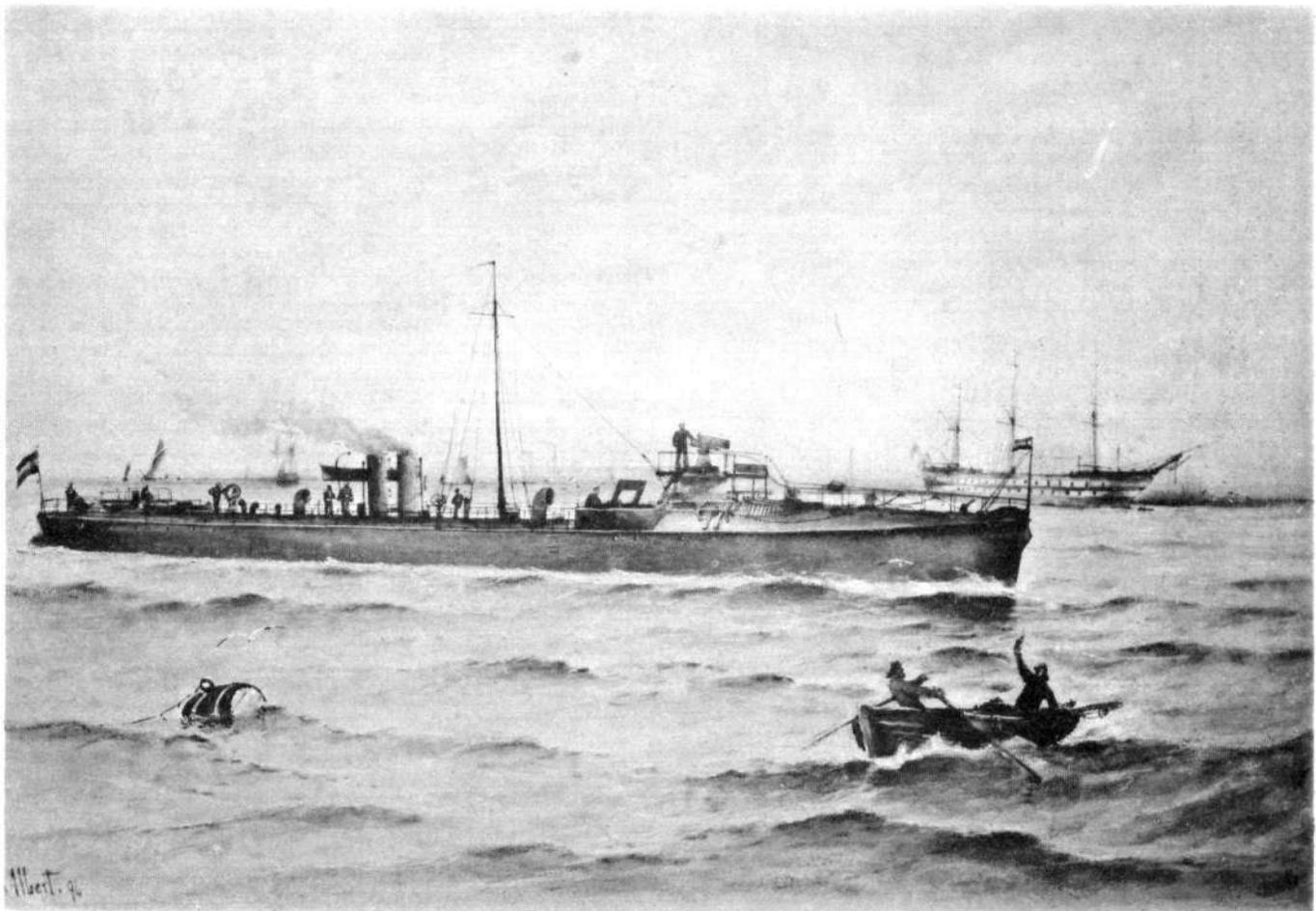
A mediados del año pasado se llevaban gastados más de 30.000 pesos, todos de suscripciones, pues el Gobierno chileno no había querido tomar parte en el asunto, en lo que á nuestro juicio ha obrado muy cuerdamente.

**

(1) De ellos pagan siete millones Gobernación y Hacienda.



EXCMO. SR. D. EDUARDO BUTLER Y ANGUIA
VICEALMIRANTE DE LA ARMADA



UN MODELO DE DETROYER Ó CAZATORPEDERO



Los norteamericanos también acaban de botar al agua el submarino Holland, construido en los talleres de Nixon, en Elisabeth de New-Jersey, no sabemos si por cuenta propia ó de la Marina de su país. El buque tiene 50 pies de largo, 10 pies y 3 pulgadas de diámetro y la acostumbrada figura de cigarro, con los demás detalles ordinarios de esta clase de ensayos. Llevará tres torpedos Whitehead, así lo dicen al menos los periódicos, pero positivamente no es verdad.

**

El Subsecretario de Marina de los Estados Unidos, Mr. Mac-Adoo, antes del último cambio ministerial, falló un pleito de cortesía entre superiores y subordinados, que algunos periódicos apasionados interpretan como si la disposición superior equivaliera al *si usted gusta* de las escuadras de la revolución francesa. Sea como fuere, el hecho indica que la fraternidad atribuida á las instituciones de aquel país no aminora la rudeza del servicio ni de los caracteres en ciertos casos, pues con frecuencia ocurre en este mundo de los contrastes que las relaciones entre altos y bajos suelen ser tanto más duras cuanto más blandas se las supone.

Y á propósito de cortesía, acaba de resolver el Gobierno de aquella nación que los alumnos militares puedan saludar á las señoras, y luego hecho extensivo á la bandera, quitándose la gorra, en lugar del acostumbrado saludo militar. Esto viene en contra de un conato que vemos en Alemania para generalizar precisamente dicho saludo militar, bajo el punto de vista higiénico, en invierno sobre todo; proyecto que había de ser recibido con entusiasmo por los calvos, pero no sabemos que haya prosperado, ni que el propósito se haya traducido en rescripto salvador de catarros y enfriamientos de respetables cabezas desprovistas del abrigo natural.

**

El acorazado americano *Brooklyn* terminó sus pruebas, obteniendo 21,92 millas de velocidad á tiro forzado. El desplazamiento del buque es de 9.270 toneladas, pero en las pruebas sólo llegaba á 8.450; mientras que el personal en las máquinas, calderas y carboneras alcanzaba la enorme cifra de 178 hombres, y como en condiciones de servicio el buque irá con el calado que corresponde á las 9.270 toneladas y no es posible que la guardia de máquina sea de 178 hombres, resulta evidente para todo el mundo lo que ya por sabido se calla entre los marinos, y es que la velocidad de pruebas es una cantidad convencional en la que hay que rebajar una quinta parte y á veces más.

El buque se contrató en 3.000.000 de dollars sin artillería, blindaje, armamento y torpedos, y aunque la faja sólo tiene ocho centímetros de espesor de acero níquel harveizado y está asegurada su flotabilidad con su ancho coferdam de celulosa, parece su precio excesivo si, como se dice, no va incluso en dichos 3.000.000 el valor del blindaje.

Al regresar de las pruebas el *Brooklyn* chocó contra un banco de hielo, anegándose sus dobles fondos y teniendo con este motivo que practicarsele importantes reparaciones.

El acorazado *Yowa* ha dado 17 millas igualmente en las pruebas, lo que ha valido á los constructores una prima de 200.000 dollars.

**

El acorazado inglés *Blake*, que se ha hecho tristemente notable por sus accidentes, después de la memorable avería de sus calderas, tuvo una nueva desgracia con la explosión de un tubo de vapor, que dejó gravemente heridos á dos maquinistas y á un fogonero por el vapor y agua hirviendo que bañó á aquellos infelices.

El cañonero *Castine*, de la Marina americana, después de una breve campaña en la América del Sur, ha tenido que reemplazar veintiocho planchas de sus fondos, estando el acero completamente picado.

El cañonero inglés *Slaney* chocó en Sheerness contra el costado de un acorazado de su nación y tuvo que embarrancar en los fangos de la isla Grain, para evitar el irse á pique.

Al cazatorpedero inglés *Star*, mientras verificaba su prueba de máquina navegando á gran velocidad, se le rajó y saltó en pedazos parte del cilindro de baja presión de la máquina de estribor, y aunque se cerró inmediatamente la entrada del vapor, resultaron cinco hombres con quemaduras graves en la cara y en las manos. El accidente se atribuye á existir alguna agua en el fondo del cilindro y á la circunstancia de que á razón de 400 revoluciones por minuto las válvulas de escape no tienen el tiempo suficiente para vaciarla, siendo necesario, según opinión de las personas más inteligentes, inventar un nuevo sistema de válvulas y de depuradores para estas máquinas, que evite un peligro que en la actualidad es común á todas ellas.

**

El acorazado japonés *Fuji*, de 12.000 toneladas, que se construye en Londres, ha verificado sus pruebas, habiendo obtenido una velocidad de 16,8 millas con tiro natural y 18 1/2 millas á tiro forzado. Y apenas recibido, el Gobierno del Japón ha firmado el

contrato con la misma casa constructora del *Fuji* para la construcción de otro acorazado de 14.850 toneladas, que deberá estar completamente terminado en un plazo de veintitres meses.

**

China ha resuelto construir cuatro cruceros acorazados de 8.000 toneladas y otros buques menores, y como seguramente todos ellos se construirán en Inglaterra, viene á realizarse la profecía de los periódicos técnicos ingleses que decían que la indemnización de guerra del Japón y el empréstito de China á la poderosa Sociedad Imperial Maritime Customs irían en su mayoría á parar á los astilleros de la Gran Bretaña.

**

El día 29 de Abril ha sido botado al agua en el Arsenal de Venecia el acorazado *San Bon*, proyecto del eminente ingeniero señor Brin, hoy Ministro de Marina de Italia, cuyo buque será seguramente uno de los más notables de todas las Marinas de Europa.

Sin pasar de 9.800 toneladas de desplazamiento, reúne las condiciones de los acorazados de mucho mayor tamaño, teniendo defendida la artillería de segundo orden, que es hoy la última palabra. Su andar es el de esos mismos acorazados y la artillería de gran calibre serán cuatro cañones iguales á los que monta nuestro acorazado *Cristóbal Colón*.

El acorazado *San Bon* se aparta un poco de lo construido hasta hoy, pues sin renunciar á la defensa de la línea de flotación, mantiene un reducto central perfectamente dispuesto y defendido, y si, como se espera, alcanza el andar de las 18 millas con facilidad, será muy justo el juicio formado por los más eminentes ingenieros navales de que es el mejor proyecto de cuantos buques están actualmente en construcción.

**

Portugal construye para el servicio de sus colonias de África un cañonero de 340 toneladas de desplazamiento, y cuya construcción ha sido sufragada por suscripción patriótica entre nuestros vecinos de la Península.

**

El próximo 22 de este mes se celebrará en Inglaterra el 60 aniversario de la exaltación al trono de la Reina Victoria, entre cuyos festejos será seguramente el principal la gran revista naval que debe celebrarse en Spithead, á la que acudirán buques de todas las Marinas del mundo, aunque se cree que será uno sólo de cada país, pero precisamente con insignia de Almirante. Para esta festividad, que han denominado Jubileo diamante, Inglaterra se propone hacer una demostración naval imponente, como ella puede hacerlo, y al efecto, se han dado órdenes terminantes para que todos los buques en viaje por relevos ú otras causas adelanten la fecha de regreso para que el número sea extraordinario, que se espera llegará á 150, aparte de la importancia de todos ellos, sea una manifestación positiva del esplendor de un reinado en que tantos progresos ha hecho la Gran Bretaña.

**

Rusia ha emprendido la construcción de un gran puerto militar en la costa de Laponia, entre el mar Blanco y la frontera de Noruega, llamado Ekaterinograd, y está ya empezada una línea férrea que lo una con San Petersburgo. La importancia de este puerto en el mundo político es grande, pues indica que Rusia no quiere ver sus escuadras prisioneras de los hielos en el Báltico, puesto que, gracias á la benéfica influencia de la corriente de golfo, dicho puerto está siempre libre de los hielos.

Á pesar de lo que acabamos de consignar, se ha empezado á trabajar en el buque rompehielos, invención del Almirante Makaroff, con el que pretende abrir el paso á los buques de su nación desde Kronstad al mar del Norte.

V. M. CONCAS
Capitán de Navío.

NOTAS DIPLOMÁTICAS

El eminente literato D. Juan Valera, que honra nuestra revista escribiendo la importante sección titulada NOTAS DIPLOMÁTICAS, nos manifiesta que la dolorosa pérdida de familia que acaba de sufrir le impide enviarnos su trabajo quincenal.

Hacemos presente al insigne escritor nuestro sentimiento más sincero por la causa que á todos nos priva de su amantísima colaboración en este número.



MARINA MERCANTE

LOS AGREGADOS EN LOS BUQUES DEL COMERCIO

Carta abierta á D. Julián de Salazar y Garaigorta,
Capitán de la Marina mercante.

II

Muy estimado compañero: En mi carta anterior creo que puse de manifiesto el lamentable estado en que se halla la enseñanza de la Náutica en España; tanto que, en mi pobre entender, muy pronto se tocarán resultados verdaderamente fatales.

Cuando usted, y este servidor suyo estudiábamos, había una edad como límite para el ingreso en las escuelas de Náutica, que era la de catorce años, y se sufría un examen previo de instrucción primaria. Ahora no hay edad marcada ni exámenes para el ingreso; de manera que en los bancos de la escuela, al lado de un *soquete*, que casi no sabe estampar su firma ni conoce las cosas más rudimentarias (1), se sienta un bachiller en ciencias, y junto á un niño de once años un papá de treinta y cinco... ¿Qué le parece á usted la tal mezclanza? ¿Cómo es posible que el profesor explique la asignatura con provecho? Si desciende en su explicación hasta el nivel intelectual de los niños, los bachilleres se aburren, y si el profesor se eleva hasta los segundos, es como si hablara en griego para los primeros.

En nuestros tiempos, la casi totalidad de los alumnos de Náutica tenían relaciones más ó menos directas con el mar, y en general, todos eran hijos de poblaciones de la costa, acostumbrados á pisar las playas y contemplar las tormentas. Cuando estudié el último curso de la carrera, íbamos los compañeros á bordo de alguna de las muchas fragatas ó corbetas que entonces descargaban carbón mineral, en el llamado muelle nuevo de la Barceloneta, y allí, guiados por algún condiscípulo que había navegado ya de paje de cámara, en el barco del padre ó del pariente, nos encaramábamos por la flechadura, aprendiendo la manera de subir por los altos. ¡Qué contento sentíamos los bisoños el día que salvamos las arraigadas y victoriosos nos vimos en la cofa! ¡Y qué diremos cuando, perdiendo el miedo, nos palmeamos por una verga hasta el penol! Con estos ejercicios nos divertíamos y tomábamos hábitos marineros, que tanto faltan á los agregados de hoy. Hubo con frecuencia capitán de buque extranjero, á cuyo bordo practicábamos que, admirando nuestra voluntad y compadeciendo nuestra ignorancia, nos destinaba uno ó dos marineros de su tripulación para que nos guiaran en nuestras excursiones gimnásticas y no sufriéramos daño.

Ignoro lo que ocurrirá en otras escuelas; pero puedo asegurarle que la mayor parte de los alumnos de Náutica de esta capital no son de la pasta de gente de mar; siguen la carrera engañados por las apariencias. Hijos del interior de la Península muchos de ellos, se entusiasman ante la vista del mar, este mar tan tranquilo dentro del puerto. Luego, en el Club de regatas, barquean paseando señoritas, y lo que más impresiones les causa es visitar un trasatlántico correo y ver en ellos lujosos salones, cómodos camarotes, una mesa opípara y, por fin, á los pilotos con galones de oro en la gorra y bocamangas y llamarse primero ó segundo ó tercer oficial.

Empiece usted porque hoy día es muy difícil embarcarse de agregado. Quedan pocos buques de vela y los de vapor no son tantos para que tengan cabida todos aquellos que salen al año de los varios puntos de la costa en donde existen las llamadas escuelas de Náutica. Añada usted á esto, que hay algunos navieros que no admiten agregados en sus buques, *por economía*, y algún armador que es piloto al mismo tiempo y, olvidándose probablemente de los principios de su carrera, exige pasaje á los agregados que solicitan embarque en sus buques. ¡Cuán cierto es que no hay peor cuña que la de la misma maderal Y resulta que á los infelices alumnos, al concluir sus estudios, no les queda otro recurso que apuntarse en las listas de alguna Compañía trasatlántica de vapores y esperar turno de embarque, á veces un año ó más.

La vida del agregado ahora es muy distinta de la vida del agregado de antaño.

Muy bien la describe usted, y se advierte desde luego que ha guiado su pluma la práctica de los hechos; se descubre sin dificultad que fué usted habitante del rancho de proa y que estuvo sujeto á la férula del contraestre, que *tenía órdenes recibidas del Capitán para espabilar al agregado y hacerle ganar la galleta*.

Por lo visto, usted aprueba en su libro esta comisión que el Capitán del buque acostumbraba conceder al contraestre. Yo siento opinar distintamente, y me explicaré. Lo que usted dice de una manera tan gráfica, era en verdad lo que sucedía en casi todos

los buques; á mí me resultó lo mismo. Efectué los dos viajes de agregado á bordo de la pequeña corbeta *Avolina*, cuyo Capitán, bellísima persona por sus cuatro costados, ya de edad avanzada, tenía depositada su confianza en *nuestro amo* Xalet, con preferencia al mismo piloto, joven que no me superaba mucho en edad, y que tuvo un fin desastroso, ahogándose en Montevideo. Pues bien, el contraestre Xalet cumplió conmigo lo que usted indica en su libro: me hizo *ganar la galleta*, pero de la manera algo brutal que empleaban los contraestres en sus relaciones con los agregados. Ya sabe usted que el agregado era el blanco de las bromas más duras por parte de los marineros, toleradas y hasta vistas con gusto por el contraestre que, de clase marinera, consideraba crecida su importancia, teniendo bajo su dominio *un señorito, un casi piloto*, no perdonando ocasión para humillarlo tanto con palabras como con faenas de mal género.

Bueno que el agregado aprenda todos los trabajos marineros y que sea tan capaz de tomar una empuñadura, como aferrar un sobrejuanete y cumplir sus dos horas de timón; pero de esto á verse obligado á limpiar *ciertos parajes* en la hora del baldeo, ante los marineros de la guardia, que le contemplan con las escobas en su lugar descanso para más burla, ya ve usted que hay mucha distancia. Yo no he vivido en el rancho como usted; siempre dormí y comí á popa, en donde era menos que el contraestre; pero sufrí todas las impertinencias que usted puede figurarse por el mismo. Francamente, causa un efecto doloroso leer en el libro de usted que un agregado *que pagaba*, era considerado como oficial á popa, y el otro agregado como marinero. Hay que tener en cuenta que un agregado no está á bordo solamente para aprender maniobras y trabajos de cabos y velas, sino que al mismo tiempo tiene que practicar los cálculos que le enseñaron en la escuela, escribir sus apuntes en el Diario de navegación y tener presente la teoría. La prueba de esto que afirmo está en un párrafo de la página 39, que copio:

«Claro es que yo no podía aspirar á hacer un examen muy lucido, yendo desde el rancho del *Paquete de la Guaira* á la casa de la *Mayoría del Ferrol*, sin tiempo apenas para quitar el olor de la brea y vestirme una *muda* decente, cuanto menos para repasar lo estudiado en la escuela... etc.» Pues si en vez de ir á la *Mayoría* general del Ferrol desde el *rancho de proa*, hubiese usted ido desde la cámara, es de creer que se hubiese presentado al examen con más ánimo, pues la cámara es lugar más á propósito que el rancho para el estudio, y además en ella tenía usted al Capitán y el piloto para aclarar las dudas.

Los pobres agregados que tienen afición á la carrera y desean ilustrarse en la misma, van de Scylla á Charybdis.

Antes, con Capitanes de vieja cepa, el agregado ilustrado se encontraba á bordo en una situación un tanto ambigua. Teóricamente sabía más que el Capitán muchas veces, y éste, convencido de ello, procuraba eludir conversaciones y discusiones de orden científico. Es indudable que entonces los agregados salíamos marineros, y en medio de nuestros desvelos y afanes siempre había tiempo para consagrarse una horita diaria á los libros.

Ahora resulta todo lo contrario; embarcado el de hoy en un trasatlántico, ni estudia ni se hace marinerito. Como que á bordo de estos buques se emplea durante el viaje un trabajo grande en extender copias de sobordos, notas de rancho y listas de pasaje, resulta que el agregado es el escribiente y es el ayudante del sobre-cargo; y se pasa todo el viaje sin apreciar lo que es una driba y un flechaste, ni lo que es presión, expansión y condensación.

La famosa *Junta de la Marina mercante* tuvo la desgraciada idea de exigir á esta clase, para sufrir exámenes de piloto, cien días de mar en buques de vela; doscientos si el barco es de vapor; tiempo que á todas luces se comprende no es bastante para quien nunca ha pisado la cubierta de un barco, insuficiente para el que tiene que convertirse en hombre de mar.

Por dos veces he formado parte del tribunal de exámenes en la Comandancia de Marina de Barcelona para el título de piloto. Crea usted, que es una desgracia observar lo que ocurre; qué he renunciado á formar parte de ellos, porque he sufrido verdaderamente. Así lo he expresado á los dignos jefes y oficiales de la Armada, compañeros de tribunal. No hablemos de la parte teórica, pues los alumnos salen flojos de las escuelas de Náutica por culpa de la legislación vigente, y en la mar olvidan lo poco que sabían. En general, sólo se les enseña á seguir un trabajo estimable, pero rutinario, y los cálculos de latitud por meridiana del sol y longitud, por el cronómetro y alturas absolutas también del sol, cálculos resueltos casi siempre á vara más ó pulgada menos. De maniobra, los que han navegado en veleros, que son los menos, saben algo de lo que han visto desde cubierta, y si lo han hecho en buque de vapor no saben nada; esto en general.

Para el tribunal de examen lo expuesto constituye un *comotomiso*, pues, en rigor, casi siempre tendría que suspender á todos los examinados, y para no perjudicarlos los aprueba, siguiendo en esto lo que decía hace pocos años un conocido General de la Armada, cuando presidía el tribunal de exámenes para pilotos en Cartagena: *Hay que aprobarlos á todos, que para los miserios salarios que ganan los marineros mercantes, ya saben bastante*. Con efecto, esto es una gran verdad. Figúrese usted que en esta plaza hay

(1) Histórico, y no una vez, sino muchas veces.

naviero que sólo paga 175 pesetas mensuales á sus Capitanes de buques de carrera de América y 100 pesetas á los pilotos. Añada usted á esto, unas notas de rancho que parecen hechas por un partidario de monseñor Kneipp, y la tripulación reducida á un minimum tal que obligan al Capitán y al piloto á ser tan tiracabos como los marineros. Y aún no he terminado; sume usted á tan seductor inventario la perspectiva de una afección cardíaca, ante la zozobra continua que ocasiona saber que el buque es un *cesto*, que las cintas y muchos miembros son una podredumbre, que tapa un poco de masilla y una mano de pintura.

Pero ¿adónde iremos á parar si continuamos por esta pendiente? Los modernos trasatlánticos distan mucho de ser las antiguas poliacras y bergantines; el Capitán de uno de aquellos buques rápidos, ha de poseer profundos conocimientos científicos para que su nave dé los resultados económicos, para los cuales ha sido calculado y construido. Es un gravísimo error creer que en los trasatlánticos los agregados se hacen pilotos: á bordo de estos barcos el agregado no gana nada y, en cambio, pierde mucho, por regla general. Los pilotos se hacen á bordo de los veleros; y tanto es así, que la Armada destina un buque velero, el clipper *Nautilus*, para la instrucción marinera de sus guardias-marinas; y lo mismo hacen todas las naciones marítimas. En los Estados Unidos las corporaciones de varios estados, como si dijéramos nuestras Diputaciones provinciales, mantienen buques de vela, que el Estado presta, para los viajes de instrucción de los alumnos de Náutica, que son recibidos á bordo mediante una módica retribución.

Pero en esta pobre España todo cuanto se refiere á Marina parece exótico. Quizá el reglamento de enseñanza náutica de 1850 costó muchísimos sudores á su autor, y los gobernantes de Instrucción pública desdeñan el estudio de su reforma, y así anda ello. El Ministerio de Marina por su parte deja también que ruede la bola, no comprendiendo que la Armada recibe el daño indirectamente de todo cuanto perjudica á la Marina mercante, y que está en su interés que se dé más importancia á la Marina, reuniendo todo cuanto á ella se refiera, tanto en personal como en material, en un solo centro directivo y administrativo.

He dicho antes que la mayor parte de los alumnos que se matriculan en la Escuela de Náutica de esta capital son hijos del interior de la Península, que encuentran el desengaño al sufrir las primeras ansias del mareo; de manera que, con seguridad, sólo continúa la carrera un 20 por 100, todo lo más. Pero los que la siguen, en general, son muchachos de provecho que, si en los buques en donde navegan de agregados encontraran Capitanes y oficiales ilustrados y con voluntad de enseñarles, saldrían buenos pilotos.

Recordará usted que antes era costumbre que á los agregados el Capitán les regalara una cantidad, que servía para los gastos de ir á examinarse á la capital del Departamento; en la Marina catalana era también costumbre regalar al agregado de 30 á 50 pesos cada viaje. Yo no reclamo que se les dé dinero á los agregados, pero acrimino muy duramente á los navieros cuya miseria les lleva á exigirles pasaje. Deseo, sí, y supongo que usted opinará de la misma manera, que los Capitanes y oficiales consideren que este personal es el plantel de los pilotos de mañana, y que está en interés de aquellos enseñarles la manera de practicar la teoría aprendida en la escuela y hacerles marineros, pues aunque se trate de buques de vapor, éstos llevan siempre poco ó mucho aparejo, y durante el viaje se orientan las velas, aunque sólo sean las velas de cuchillo; y también interesa que los agregados pasen guardias en la máquina para aprender el manejo de la misma, así como toda la faena de las calderas, tanto en lo que se refiere á su alimentación como en la manera de cargar los hornos y establecer la conveniente ventilación.

Poco se paga hoy á los pilotos, pero cuanto menos valgan, menos se les pagará. Y si no, dígame el siguiente hecho. Pregunté á un naviero por qué motivo tenía preferencia por los pilotos de cierta región de España, á lo que me contestó: *Porque son más marineros y menos señores, y así los pago con menos dinero, pues mis buques no necesitan sabios.*

Y esto resultará, si la instrucción náutica decrece en vez de aumentar, y mientras abundan los pilotos más marineros que marinos, para los que un salario de 100 pesetas es una posición, posición que rechaza el piloto ilustrado que tiene conciencia del valor de su carrera. Yo opino que el día que solamente haya un corto número de escuelas de Náutica de verdad, las que basten para las necesidades de la Marina, de la misma manera que hay un número limitado de escuelas de ingenieros, arquitectos, médicos, etc., y en ellas se enseñen los conocimientos que exige la nueva Marina y el modo de ser del comercio, todos los alumnos que salgan pilotos no se embarcarán por 100 pesetas, y los navieros tendrán que tratarlos como corresponde; advirtiendo que en el mayor gasto aparente, los navieros obtendrán segura ventaja, pues no es poca la economía que un Capitán ilustrado puede llevar en un viaje sobre otro Capitán á la antigua.

El tema es largo; hay para llenar con él sendas cuartillas. Pero temo abusar de la bondad de los lectores de EL MUNDO NAVAL ILUSTRADO y pongo punto, por hoy, á este escrito.

De nuevo le felicito por lo acertado de su interesante libro *Acaecimientos de un Diario de navegación*, y se reitera de usted su más atento compañero y servidor, Q. B. S. M.,

JOSÉ RICART Y GIRALT
Capitán de la Marina mercante.

Barcelona 15, V, 97.

PROGRESOS DE LA NAVEGACION

DESDE LOS REYES CATÓLICOS HASTA HOY

(CONCLUSIÓN)



URANTE el período que acabamos de examinar, á las necesidades crecientes de un comercio más activo y más emprendedor y á la seguridad de la Nación se deben nuevos perfeccionamientos en la arquitectura naval, en las formas y estabilidad de los buques y en sus aparejos; los primeros toman formas más prolongadas y esbeltas, los segundos adquieren mayor desenvolvimiento y seguridad, que hacen aumentar la velocidad de marcha; los instrumentos de náutica y física se perfeccionan, el sextante sustituye al astrolabio, por el cronómetro se determina el punto exacto de la nave, el barómetro prevé los cambios de tiempo, el trazado de las cartas adquiere gran precisión, el estudio de las corrientes atmosféricas y las de los mares contribuye á la seguridad y brevedad de los viajes; únese á esto las obras y trabajos científicos que immortalizaron á los sabios marinos Jorge Juan, Ulloa, Mendoza y Ciscar; pero hasta principios de este siglo no se efectuó una transformación radical, dando por resultado el fijar las grandes vías marítimas y determinando el tiempo necesario para recorrerlas, salvo casos excepcionales, con una precisión matemática, gloria de los resultados cuyas experiencias se deben á Fulton primero, que hizo una aplicación práctica del vapor á la navegación; á Fulton siguió Watt y á Watt Stephenson con su aplicación á las vías férreas, que altamentan la navegación. Esta se desligó de seguir servilmente la ruta que le imponían los vientos generales, y desenvolviendo y perfeccionando sus elementos propulsores, multiplica los medios de transporte, los hace más económicos, contribuyendo, al par que al bienestar general, á unir y enlazar en el progreso humano á las diferentes nacionalidades.

Esas grandes vías marítimas, que se dibujan actualmente con una perfección exacta para los buques de vapor, se pueden clasificar de recorrido directo y de recorrido con escalas, debidas éstas á lo largo de su trayecto; de las primeras, tales son, por ejemplo, las que recorren los vapores que hacen la navegación desde los puertos occidentales de Europa á los Estados Unidos y al Canadá, siendo la menor distancia la de Plymouth á Halifax y á New-York, separado del primero por 3.000 millas, distancia que los magníficos buques de las actuales Compañías trasatlánticas recorren en cinco días y nueve horas, ó sea á razón de 536 diarias. La vía marítima de Victoria (Columbia inglesa) á Melbourne es una de las de mayor longitud, con el recorrido de 7.510 millas, lo que obliga á hacer escalas en las islas Sandwich y de Fidji. Nuestro trayecto á la Habana es de 4.510 millas, haciendo escalas en Canarias y Puerto Rico. Basta, pues, tender la vista sobre una carta general para hacerse cargo de los diferentes itinerarios que cruzan en todas direcciones los mares.

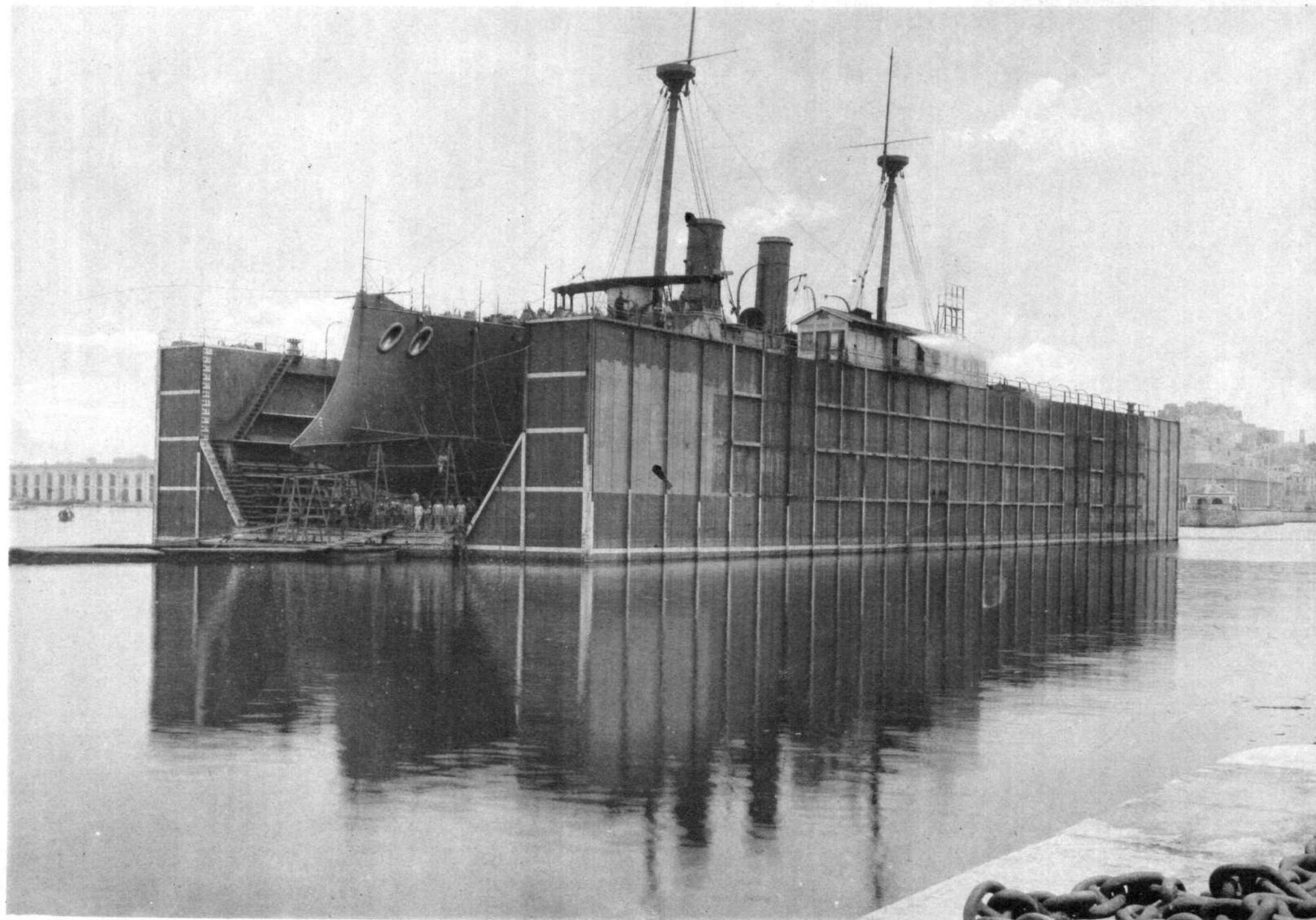
De estas grandes vías, la más importante para la navegación es la que, pasando por el estrecho de Gibraltar, cruza el Mediterráneo, atraviesa el canal de Suez, corre á lo largo del mar Rojo, desembocando en el Océano Indico por el estrecho de Bab-el-Mandeb, para finalizar en la India, China, Japón y las numerosas islas de la Oceanía; esta gran vía de que hablamos, y cuya importancia reconocen todos los Gobiernos, tiene un trazado de 9.500 millas, ofreciendo este trazado una sección de relativa importancia, y es la del Mediterráneo, mar en que se han de resolver los grandes problemas militares del porvenir, pues envuelve una cuestión grave y trascendental, que abraza en su resolución varios puntos; uno de ellos es la desmembración del imperio turco, otro la libertad comercial del canal de Suez, y el más importante la dominación real del continente africano, que impulsa á Europa hacia él, y muy especialmente á las nacionalidades mediterráneas.

Italia es la que ocupa en este mar la posición más estratégica, pues lo divide en dos secciones; esta situación, sus dilatadas costas, tocando, puede decirse, las de Sicilia al continente africano, le imponen el poseer una marina poderosa que la coloque entre las naciones de primer orden, y á esta necesidad política, ya realizada, debe el ocupar el lugar preciso que le está asignado en la política europea; su concurso será siempre solicitado y su influencia grande, como se demuestra al estar unida á Alemania y Austria, teniendo sus miras sobre Tripoli como compensación al protectorado efectivo de la Francia en Túnez.

El ocuparnos con alguna extensión de esta gran vía marítima

ARSENAL DE CARTAGENA

EL MUNDO NAVAL ILUSTRADO



EL CRUCERO «LEPANTO» EN EL DIQUE FLOTANTE

© Biblioteca Nacional de España

es porque deseamos hacer resaltar, poner de manifiesto que, siendo la nuestra para nuestras posesiones de Oceanía, interesados estamos en su neutralidad, y rota ésta, nuestra posición será trazada por la conveniencia política del más fuerte.

El esfuerzo de que hablamos de los diferentes Gobiernos de Europa es el escalonarse sobre las grandes vías marítimas para apoyarias en diferentes puntos por fuerzas navales, que sólo pueden sostenerse, dado su modo de ser actual, apoyándose en una base de operaciones no distante de su radio de acción más de una distancia que pueda salvarse en seis u ocho días para proveerse del combustible necesario, cuyo consumo es un máximo en caso de guerra.

En la gran vía del Mediterráneo al extremo Oriente Inglaterra tiene las siguientes estaciones:

Gibraltar, Malta, Chipre, ocupa el Egipto, Suakin, isla de Perín, Aden, en el estrecho de Bab-el-Mandeb, islas de Kurianes, India, isla de Nicobar, Pulo, Pinang y Singapore, en el estrecho de Malacan, Hong-Kong, Puerto Hamilton.

Francia: Córcega, Argel y Túnez, posesiones de la bahía de Tadshura con Obok, Pondichery y Karikal en la India, Cochinchina.

Alemania: Costa de Zanzibar y protectorado sobre la de Somali y sus dependencias.

España: ninguna.

Encontramos, como siempre, á la Inglaterra en primer término, buscando en sí un poder marítimo que equilibre el que le pueden oponer las combinaciones políticas internacionales, y este poder teniendo por base estaciones que, como las de Gibraltar y Malta en el Mediterráneo, dominan los forzados estrechos ó pasos que es indispensable seguir á los buques en sus navegaciones por el canal de Suez, estaciones que se encuentran fortificadas en razón de que son indispensables á las escuadras actuales; sin ellas las fuerzas navales, protectoras del comercio marítimo, sólo podían extender su acción eficaz en un límite muy restringido. Es una ilusión, en nuestro concepto, querer fundar el poder real de una fuerza en el punto que tratamos en el radio de acción de los buques que la componen; la guerra actual tiene como factor esencial la velocidad, que permite la pronta concentración de las fuerzas en los puntos objetivos del ataque, á fin de repeler las del enemigo, no permitiéndole el tiempo necesario para ejercer actos de destrucción ó de posesión, y la velocidad sólo se obtiene quemando combustible.

En esta gran vía marítima que hemos indicado la estadística nos dice que pasan anualmente por término medio cuatro mil vapores el canal de Suez, haciendo resaltar su importancia.

Otro gran centro de escala al que acabamos de indicar son nuestras Canarias, cuya posición estratégica y comercial en el Océano se demuestra haciendo resaltar que el número de buques que tocan en sus puertos para proveerse de carbón, agua y víveres no es inferior al que atraviesa el canal de Suez; son estas islas el punto donde convergen todas las líneas que desde el Indico tienen su derrota por el cabo de Buena Esperanza, las del África y las de la América Central y Meridional; si á esto se une la multitud de extranjeros, aves que el plumizo cielo del Norte arroja sedientas de luz y alegría y que vienen á anidarse bajo el puro y tibio ambiente de las Hespérides, de hermosos valles y exquisitas producciones, tan preciosa joya debe ser atendida con predilección, pues ellas serán en cualquier guerra que nos viésemos envueltos objetivo predilecto de nuestros enemigos.

Termina la gran vía mediterráneo-indica en el mar de la China, donde se levanta hoy un gran poder esencialmente marítimo, el Japón; su posición es similar á la de Inglaterra; sus recientes victorias por las que posee la isla de Formosa, que forma canal con nuestras Filipinas, nos indican la previsión que debemos tener sobre una nación cuya política se revela ser de expansión y su influencia, aunque indirecta, será grande sobre una raza que es la suya propia.

Antes de terminar señalaremos, como lo hemos hecho para épocas anteriores, que el potencial de transporte de todas las naciones es actualmente de unos 50 millones de toneladas, clasificadas del modo siguiente:

Inglaterra.....	56	por 100.
Escandinavia.....	8,8	"
Alemania.....	8	"
Francia.....	4,2	"
España.....	4,2	"
Estados Unidos.....	4	"
Italia.....	3,8	"
Rusia.....	2,4	"
Diversas.....	8,6	"
Total.....	100	"

Esta suma, que expresa el movimiento comercial que liga los diferentes países, impone á éstos el deber de su amparo y protección, pues uno de los puntos esenciales de las guerras marítimas es combatir la fuerza armada enemiga, como medio de dejar libre sus comunicaciones con las colonias y las de los países que alimenten su comercio.

En vano es el invocar teorías de neutralización y de paz; ésta no es actualmente sino la resultante del equilibrio de las fuerzas militares; pero presente debemos tener siempre que no podemos sustraernos á las leyes de la evolución constante de la humanidad, y al estudiar las páginas de la historia universal, encontramos siempre la espada del guerrero abriendo nuevos y desconocidos caminos á la actividad humana y ejerciendo su poderosa influencia sobre la prosperidad y bienestar de los países, unidos siempre al número de sus victorias. No sé si este último pensamiento es de una apreciación exacta; tal vez nos haya conducido á formularlo nuestra carrera militar, á la que hemos consagrado nuestra vida entera con entusiasmo y sedientos de gloria. Sí, de gloria, porque ella forma la más noble aspiración de todo el que siente latir en su pecho el amor de la patria.

SEGISMUNDO BERMEJO
Contraalmirante.

LA REVOLUCIÓN FACULTATIVA

(CONCLUSIÓN)



ORDAU y Lombroso afirman que la fatiga es la causa principal que produce la degeneración de las sociedades actuales. Esta fatiga está aumentada en el personal marítimo por las dos razones anteriormente expuestas. Bien claro resulta, pues, lo que hay que hacer.

Precisa, ante todo, descargar al personal marítimo de todo lastre intelectual y físico que no sea absolutamente indispensable para hacer frente á las circunstancias, con objeto de que este aligeramiento de carga produzca una economía de fuerzas capaz de alejar lo posible la fatiga física ó intelectual, y con ella la principal causa de degeneración. Así únicamente el personal marítimo podrá hallar fuerzas intelectuales ó físicas para hacer frente á las desventajosas condiciones en que le coloca su especialísimo tecnicismo respecto á la lucha por la existencia.

Descargar lastre intelectual y físico. Evitar en lo posible la fatiga innecesaria, para poder resistir la que necesariamente le produce el mecanismo á que se halla ligado.

Y bien. Toda *alpha* y toda *beta* que no sea absolutamente indispensable para navegar ó batirse—y no lo son las nueve décimas de las que hoy se enseñan—deben inmediatamente ser descartadas de los programas de enseñanza. Bien se comprenderá que con el *alpha* y *beta* empleamos una figura retórica, y lo que decimos es que los programas todos de enseñanza deben ser reducidos al *minimum* indispensable para las carreras facultativas. La economía de fuerzas psíquicas así obtenida podrá acaso compensar en parte el gasto nervioso superabundante á que el personal marítimo se halla obligado por las circunstancias, y la degeneración podrá de tal modo retardarse, no impedirse, porque al fin el personal marítimo se halla envuelto en las relaciones del Cosmos.

Todo ulterior gasto psíquico innecesario debe suprimirse durante el resto de la carrera, porque no basta impedir que la enseñanza mate á los cerebros en la adolescencia, produciendo así seres ya degenerados desde la juventud; es preciso más. Es preciso que el resto de la vida del oficial se halle en lo posible libre de los consumos nerviosos innecesarios, para que pueda contar con reservas de fuerzas intelectuales capaces de compensar, en parte por supuesto, las que forzosamente necesitará consumir en la adaptación. Así, pues, los reglamentos que regulen los servicios de todo género deben inspirarse en estas esenciales bases.

Si los gastos psíquicos innecesarios deben evitarse á toda costa, no es menos importante la limitación ó reducción posible de los innecesarios consumos de fuerzas físicas ó fisiológicas. El sistema nervioso, ligado esencialmente con los trabajos físicos del organismo humano, degenera también por la fatiga corporal y por las sensoriales y por las fatigas de todo género. Es, pues, indispensable reformar radicalmente los reglamentos todos que con este punto se relacionan, y particularmente el régimen interior de los buques. La generación actual no resiste ya el régimen de nuestros abuelos, que eran mucho más viriles que nosotros, y se quebraría como una caña al intentar soportarlo. El hombre de hoy no es el mismo que constituía las fuerzas de Hernán Cortés y de Pizarro.

No hay duda que el régimen interior de los buques se ha modificado mucho. Esto no obstante, precisará evitar, en lo futuro toda innecesaria fatiga corporal, y en cambio dar á la adaptación, á los ejercicios técnicos que se relacionan con el manejo del material moderno una importancia superior á la que hoy se les concede. Los ejercicios de tiro al blanco, por ejemplo, que hoy se hacen reglamentariamente, son á todas luces insuficientes para la adaptación que perseguimos. Deben, en fin, limitarse los gastos físicos de otra índole y emplear el corto vigor de los hombres actuales en los ejercicios y maniobras necesarios para alcanzar el perfecto manejo del complicado material del día, de lo cual nos hallamos muy distantes.

La disciplina, en cambio, debe vigorizarse. Aunque por un lado no precisa tanto rigor como en otra época para manejar hombres menos vigorosos, resultará, sin embargo, más precisa por otro concepto la rigidez de aquélla, por cuanto la decadencia física es menos adecuada para afrontar sin estímulos y por propio impulso las grandes crisis que dominar deben los institutos militares. Es importantísimo, en este concepto, volver á investir á los Comandantes de buques de cuantas facultades tuvieron y que desgraciadamente fueron cercenadas.

Tal es á grandes rasgos la Revolución facultativa que se aproxima. Retrasado el personal marítimo respecto á la evolución del material, la degeneración viene forzosamente si se intenta seguir forzando la máquina humana, como hasta ahora se hace, porque el organismo es limitado y no puede variar á placer. Si se intenta la evolución *dolce*, ésta no bastará, porque en la naturaleza todo lo que se atrasa requiere el procedimiento del cataclismo. La evolución *dolce* es buena para lo que *se adelanta*, y que por ello puede *perder el tiempo*; pero la evolución *dolce* aplicada á un organismo retrasado sólo puede acelerar la degeneración y conducir á la dislocación y á la muerte.

La pulmonía es, pues, precisa. Pásenla cuanto antes las Marinas militares; apresúrense á adoptar las medidas radicales expuestas, entre las que hemos olvidado la radicalísima que requiere el sistema de ascensos, para evitar que los *no adaptados*, que constituirán la inmensa mayoría, alcancen los empleos superiores; adóptense, en fin, cuanto antes las medidas expuestas, y al menos, si la degeneración no puede evitarse, porque las Marinas no pueden marchar contra las leyes generales del Cosmos, al menos, decimos, se reducirá aquélla en lo posible, se retardará, y el personal marítimo-militar podrá siquiera *degenerar á la par* y paralelamente con los demás organismos sociales.

MANUEL MONTERO Y RAPALLO
Capitán de Fragata.

INCONVENIENTES DE LA SABIDURÍA

GUARDIA marina era D. Jorge Juan cuando el Gobierno del Rey Felipe V le designó para acompañar á los académicos franceses Mrs. Godin, Bouguer y La Condamine en una de las empresas científicas más delicadas é importantes acometidas en las edades del mundo: la medición del arco de meridiano, cuya diezmillonésima parte ha venido á servir de unidad lineal universal con nombre de *metro*.

Consumió en la comisión, así como en otras derivadas, un período de once años, viviendo en los parajes más agrios de América, en el Chimborazo, en los cerros volcánicos de Pichincha y Pambamarca, en páramos y neveras, en selvas y despoblados, sin más abrigo que la tienda de campaña y sin otra cosa que comer á veces que lo que la industria ó la escopeta agenciaban.

Al volver á España, impresas y circuladas las obras en que consignaba sus observaciones, mereció, con envidiable nombramiento simultáneo de miembro de la Real Sociedad de Londres, de las Academias de Ciencias de París y Berlín y de varias otras literarias, apelativo de *el sabio español*, que se hizo vulgar, honrándole mucho, eso sí, pero cargando sobre sus hombros un peso insupportable.

Los Ministerios, los Consejos, las Asambleas le enviaban á consulta las cuestiones arduas ó le encomendaban las comisiones de interés, teniendo sin duda por inagotable el rico veneno de su inteligencia. Se trataba de la observación del paso de Venus por el disco del sol, á D. Jorge Juan; de la dificultad de construir los diques de la Carraca, á D. Jorge Juan; de reformar los curatos de Indias, D. Jorge Juan; de montar una fábrica de lonas, D. Jorge Juan; de juzgar en Consejo de guerra á los Generales que rindieron la plaza de la Habana, D. Jorge Juan; de propagar la vacuna, recientemente descubierta, D. Jorge Juan; nombre que andaba en todas las bocas, en todos los expedientes, cual comodín de béciga ó romana del diablo. A su cargo se puso por mucho espacio de tiempo la dirección de la Academia de Guardias marinas y la del Real Seminario de Nobles, con recomendación de escribir las obras de texto; se le encomendó el plan de construcción de la Carta geográfica de España y el del Arsenal de Cartagena, nombrándole por descanso Consiliario de la Academia de Bellas Artes, del Consejo de Su Majestad, de la Junta de Comercio y Moneda y, cuando menos, de una docena de las que se ocupaban de Matemáticas, Física, Geografía, Higiene, Historia y Arqueología.

No bastaba. El año 1766 recibió mandato de comparecer en la Secretaría de Estado para imponerse de asunto secreto. Acababa de llegar á la corte Abu Alabbaz Ahmed El Gacel, enviado extraordinario del Sultán de Marruecos, con propuesta de convenio de amistad, navegación y comercio, y el Gobierno consideraba la ocasión oportuna para disminuir en algún modo el perjuicio causado á nuestra industria por la pérdida del derecho á la pesca en Terranova, consecuencia de la última guerra con la Gran Bretaña, buscando compensación en las pesquerías de la costa de África. Se había sondeado al embajador y sabido que su amo tenía pasión por animales raros; por tanto, al devolverle el mensaje y proceder á la discusión de condiciones de la paz, iría, amén de los regalos de valor acostumbrados en tales casos, una buena colección de osos domesticados, perros de presa, guacamayos, catatúas y canarios, con lo que era de esperar que el capitán de la compañía de Guardias marinas saldría airoso de la difícil encomienda que se le confiaba.

D. Jorge hizo todo género de objeciones al negocio y á la designación de la persona; pero el Ministro, Marqués de Grimaldi, se mostró inexorable; era asunto resuelto; S. M. el Rey Carlos III

tenía decidido por sí que *el sabio español* desempeñara la embajada político-zoológica, con advertencia de que á la vuelta sería confirmado en la dirección del Seminario de Nobles. Nuestro Jefe de escuadra, que habiendo aprendido tantas cosas no supo nunca desobedecer, se inclinó, resignado á tomar el camino de Marruecos, no sin decir al Ministro, desahogando el espíritu: «Está visto que mi destino es pasar la vida entre salvajes ó entre chiquillos».

CESÁREO FERNÁNDEZ DURO

SOBRE EL FOMENTO

DE LA

MARINA DE GUERRA



EGÚN dice una publicación inglesa, España empieza á comprender el grave error que ha cometido en no fomentar constantemente su poder naval, siendo, como es todavía en el mundo, una potencia colonial de primer orden.

Tiene razón el publicista británico: sólo de algunos años á esta parte, y singularmente en el actual período de gobierno del señor Cánovas del Castillo y del Ministro de Marina Sr. Beránger, con ocasión de la guerra de Cuba, España se preocupa y empieza á comprender que sin una Marina de guerra adecuada á sus necesidades no puede asegurar la integridad de sus ricos é inmensos territorios ultramarinos, ni menos hacerse respetar en el mundo.

Situada España en el Occidente de Europa y en latitud favorable como ninguna, con extensas costas en el Océano y Mediterráneo, dominando la entrada y salida de este último mar con sus plazas fuertes de Tarifa y de Ceuta; poseyendo además en situación grandemente estratégica las islas Baleares en el Mediterráneo, las plazas del Norte de África, que pueden ser base de futuras operaciones, como lo han sido antes; las islas Canarias, á la entrada del Gran Océano, y las de Fernando Poo, Annobon y Corisco en el golfo de Guinea, y, por último, redondeando su inmenso imperio marítimo con las islas de Cuba y Puerto Rico en los mares de América, el magnífico y vasto Archipiélago filipino en Asia y los grupos de islas Marianas y Carolinas en la Oceanía, no se concibe, no se explica cómo, siendo España además casi una isla, guardadas las espaldas por los Pirineos, no haya dedicado toda su vida, todas sus energías, como Inglaterra, á la explotación del mar que la rodea y le brinda con fáciles derroteros para todos los puertos del mundo y con anchos horizontes á su comercio marítimo.

Sus gloriosas tradiciones en el mar, sus exploraciones, sus descubrimientos, sus legendarias conquistas y la gloria, apenas igualada por ninguna otra potencia, de haber dado la vida á las nuevas y florecientes naciones que pueblan una gran parte de la América, Méjico, Guatemala, Honduras, San Salvador, Nicaragua, Colombia, Venezuela, Ecuador, Perú, Bolivia, Paraguay, Chile, la Argentina y el Uruguay; el descubrimiento de la América, que ha producido la mayor de las revoluciones benéficas en el mundo, y el haber dado la primera vuelta al globo que habitamos, pasando por el estrecho descubierto por Magallanes con naves y marineros españoles, son todos timbres que la abonan y le obligan á la vez á mirar y á considerar el mar como su primer elemento de vida y de grandezas.

El fomento para España de su Marina de guerra es, pues, hoy como ayer, prenda segura de paz, de economía, de respeto por parte de las otras naciones, de prosperidad y de grandeza.

En dos ocasiones se ha puesto de manifiesto esta necesidad, la una lejana ya y la otra reciente.

En la guerra de África, en que nuestro Ejército y su inolvidable caudillo el General O'Donnell se cubrieron de gloria, las operaciones se hubieran abreviado, con ahorro de sangre y de dinero para el país, si hubiéramos contado con una escuadra capaz para bombardear á Tánger y desembarcar después un cuerpo de ejército que se hubiera apoderado de la plaza, imponiendo la ley al imperio de El Mogreb.

El desamparo de las costas de Cuba, que es el caso de actualidad, abiertas por completo á nuestros encubiertos enemigos en los comienzos de la guerra, dió vida y alientos á la insurrección, que tanta sangre y millones ha costado después.

Para que no se repitan casos de esta naturaleza, y para que los extranjeros no nos tachen de imprevisores, como lo hace el publicista inglés que hemos citado al principio, se hace indispensable asombrar al mundo con nuevas muestras de energía y vitalidad, lanzando al agua, unos tras otros, acorazados de combate, cruceros rápidos, cazatorpederos y demás clases de buques, que nos pongan en condiciones de no ser nunca sorprendidos por los sucesos.

Los horizontes vuelven á nublarse por el Norte de América, y

es por lo tanto medida esencialmente patriótica no escatimar medios de desenvolvimiento á nuestra Marina. ¡No floremos mañana las economías de hoy!

Terminemos estas consideraciones, que nos sugiere el más acendrado patriotismo, repitiendo, con la más profunda convicción, una y mil veces, que el fomento de la Marina de guerra es la paz, la economía, el respeto, la prosperidad, la vida de múltiples y poderosas industrias y, por último, la grandeza de la Patria.

ELISEO SANCHIZ BASADRE
Capitán de Navío de 1.ª clase.

Á nuestros compañeros

DE LA MARINA REAL PORTUGUESA

EL MUNDO NAVAL ILUSTRADO, que principalmente se consagra al estudio de las necesidades de la Marina española, á darlas á conocer en nuestra patria y á recoger para ella las enseñanzas que proporciona el estudio de las extranjeras, no puede menos de sentir particular predilección y singular afecto á la Real Marina portuguesa, por tantos vínculos unida, por tantas y tan comunes tradiciones ligada con la nuestra.

Ningún marino español puede evocar sin profunda emoción el recuerdo de la gloriosa historia de una nación que en el extenso campo de los descubrimientos ofrece á la admiración de los extraños un D. Enrique *el Navegante* y un D. Manuel *el Rey afortunado*, un Bartolomé Díaz y un Vasco de Gama, un Cabral, un Siqueira y un Abreu, un Novoa, un Mendaña, un Meneses y un Baz, y un Magallanes, cuya vida puede considerarse como lazo de unión entre las dos naciones, porque la tierra portuguesa que vió nacer su cuna cedió el puesto á la tierra española para que fuese suyo el honor de cubrir su cadáver.

Ningún marino español puede dejar de distinguir con afecto de hermanos á sus colegas de una tierra vecina, cuyos ilustres hijos, llenando de proezas los mares, como Roma llenó los continentes, ensancharon los límites é hicieron irradiar el esplendor de su pequeño reino por la haz de la tierra; hicieron palpitar el corazón de Portugal donde quiera que hallaron tierra desconocida en que posar su planta; inundaron el mundo con la fama de su sabiduría y sus hazañas y emplearon su vida y su trabajo en llevar la civilización á los salvajes, mientras que otras naciones poderosas, trocando lastimosamente sus papeles, mirando hacia la tierra más que al mar, revolviéndose airadas unas contra las otras, cual si á su vez quisieran aparecer salvajes y perseguir la destrucción de lo que estaba ya civilizado.

EL MUNDO NAVAL ILUSTRADO, poseído de afectuosos sentimientos por la Marina y la Nación hermanas, á más de ser el defensor constante de la Armada española y el divulgador de cuantos actos meritorios tengan lugar en ella, aspira á igual honor y abriga igual deseo con respecto á la Armada portuguesa, y dirige á sus miembros ilustres un llamamiento fraternal para que vengan á honrar estas columnas y á divulgar en ellas lo mucho bueno que su Nación y su Marina encierran.

Y á la vez que este ruego cariñoso, les envía un abrazo fraternal

RAMÓN AUÑÓN Y VILLALÓN
Capitán de Navío de 1.ª clase
de la Armada española.

SEÑALES Y SIN SEÑALES

DE las reformas y rápida evolución que viene operándose en todos los órdenes de ideas y aplicaciones relacionadas con la Marina, no es el importante ramo de la pronta y expedita comunicación de los buques entre sí el que menos progresos acusa.

No entra en nuestro intento historiar ni disertar sobre asunto de tanto interés, y si lo pretendiéramos, una gran parte del trabajo del período moderno podríamos ahorrarnos y lo encontrarían hecho la generalidad de nuestros lectores marinos con sólo remover ligeramente sus propios recuerdos. Para recorrer más distantes épocas habría que remontarse al siglo XIII, si bien la codificación y reglamentación de las señales sólo data de fines del XVII.

A nuestros tiempos corresponde todavía el uso exclusivo de las banderas (y no en escaso número) para de día y los distintos grupos de faroles de aceite ó achotes, situados en diversos parajes de la arboladura, para comunicarse en la oscuridad; procedimientos tradicionales que, nacidos casi simultáneamente en diferentes naciones marítimas, ilustraron y perfeccionaron en la nuestra con

sus talentos y laboriosas concepciones nuestro Marqués de la Victoria, Mazarredo, Martínez-Lobo, Prida, etc., por no citar más que los más salientes y afortunados autores de sistemas no menos ingeniosos que los que, sin traspasar la esfera de proyectos, idearon Jefes tan distinguidos como Casariego, Carranza y tantos otros, cuya prolija enumeración sería muy extensa.

Á impulsos del progreso, en ningún otro ramo más avasallador é impetuoso que en Marina, las transformaciones y mejoras se han ido sucediendo, ampliándose y simplificándose los sistemas, á más de asociarse á la tarea de estrechar y multiplicar las comunicaciones de buque á buque, todos los variados é ingeniosos elementos hoy amontonados á tal fin y objeto.

Hasta hace pocos años, ninguna manifestación permanente exterior denunciaba en los buques sus recursos telegráficos. Tan sólo las ordinarias drizas de banderas apenas visibles, guarnidas por topes y penoles, servían llegado el caso de vehículo al material de su telegrafía. Para recordar entonces que los buques disponían de medios de entenderse y comunicarse entre sí, preciso era sorprenderlos en el momento de estar haciendo señales.

Dirigid hoy una simple ojeada á cualquier acorazado ó crucero moderno, y os admirará, si no sois marinos, la multiplicidad de drizas pendientes de verguillas, picos y estays, la profusión variada de mecanismos y aparatos diseminados por sus palos y cofas militares, los arbotantes reteniendo bolas y faroles y hasta los verdaderos faros encaramados sobre los topes. Pues todo y mucho más no visible pertenece á la telegrafía naval, ya puesta en juego con las banderas, ya por medio de semáforos, de convencionales figuras geométricas, movimiento de brazos y banderines, destellos luminosos eléctricos, agrupaciones de lámparas incandescentes de diversos maticés, llamamientos acústicos extraídos en tonos varios de trompas, silbato, sirenas, y todo, en fin, lo que, impresionando los sentidos de la vista y oído y codificado en reglas y manifestaciones convenidas, consignadas en libro especial, cooperar puede á asegurar y mantener en todo tiempo y ocasión la más estrecha comunicación entre sí, no tan sólo de buques de la misma bandera, sino hasta entre los de todas las potencias navales, resolviendo sobre los mares, en forma muda pero práctica y tangible, el arduo problema del lenguaje universal.

En escuadra, independientemente de las órdenes y trasmisión de despachos de incesante uso, automáticas y visibles indicaciones, acusan por momentos las posiciones del timón, sus movimientos, las alteraciones en velocidad, etc., etc., llegando el desarrollo de la esfera de acción de las señales hasta convertir á las propias nubes del firmamento en dóciles y auxiliares trasmisoras de sus secretas combinaciones. Así acontece de noche al proyectar el haz luminoso de un potente foco eléctrico sobre los vaporosos celajes, cuyos vivos reflejos, cortos ó largos, de la duración que se desee y visibles á grandes distancias por encima de los obstáculos interpuestos entre los buques comunicante y comunicado, se ajustan y traducen al alfabeto Morse.

Parece ocioso decir que nuestra Marina dispone de un completo y moderno sistema de señales, que, si susceptible ciertamente de mayor perfección, acomódase á todas sus necesidades, sin desmerecer en este concepto, como en ningún otro, de los que rigen en las extranjeras.

Pero ¡oh anacronismo extraordinario! mientras todos los elementos que á bordo de un buque se acumulan, tanto en el orden ofensivo como en el defensivo y en cuantos detalles encierra su vasta y complicada organización, convergen á un mismo y único fin, el del combate; mientras para el día supremo de la lucha se preparan y reservan los fructuosos resultados cifrados en la eficiencia de su poderosa y bien manejada artillería, de sus corazas protectoras, de la sabia distribución de sus compartimentos estancos, de sus coferdams, de la red de transmisiones que concentran en la mano del comandante todos los servicios, de los potentes medios de achique y tantos otros coeficientes de la victoria, por un raro pero innegable fatalismo, el uso de las señales, su eficacia y utilidad se minoran y achican hasta casi desaparecer momentos después de tremolar al frente del enemigo las indicaciones precursoras del zafarrancho dictadas por el Almirante.

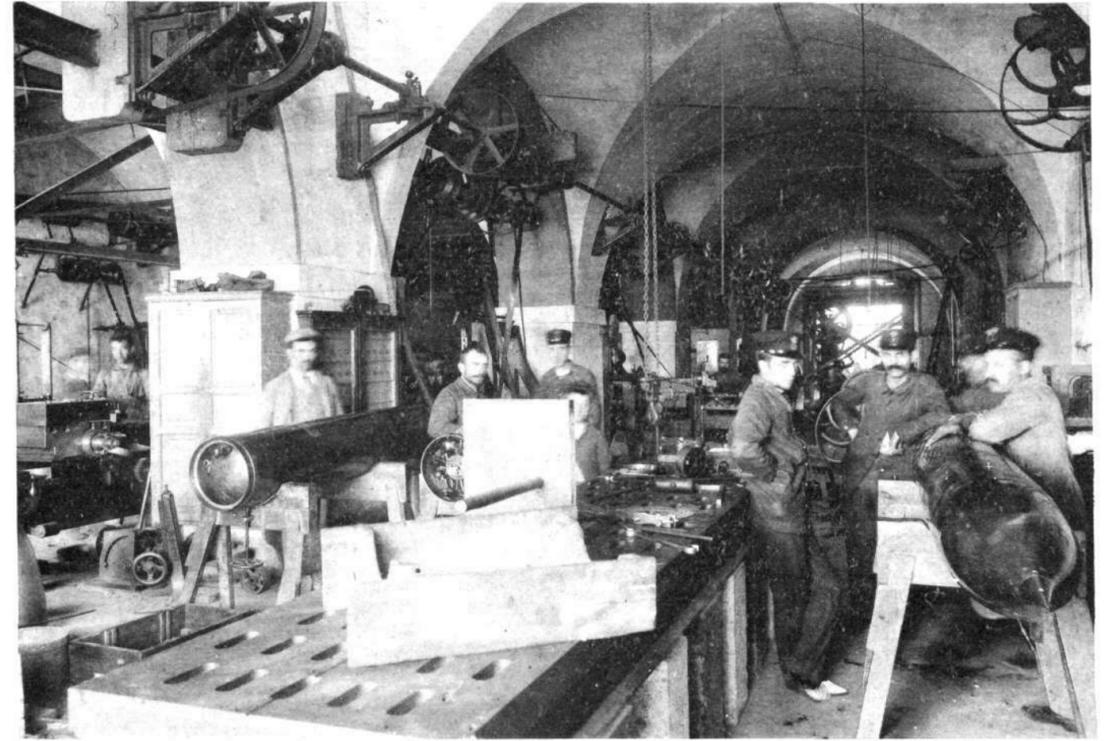
Nuestro vigente Código de señales lo ha reconocido así y previsto en lo que cabe, procurando para las señales de combate toda la simplificación, claridad, rapidez y visibilidad apetecibles y asignando al caso las combinaciones de banderas absolutas (dos simplemente *en el combate*), con exclusión de gallardetes ó cualquier otro símbolo, no reduciéndolas á una sola por la imposibilidad material que ninguno de nuestros lectores dejará de apreciar.

Tratándose de las señales de combate, léese en la página 17 del citado libro lo siguiente:

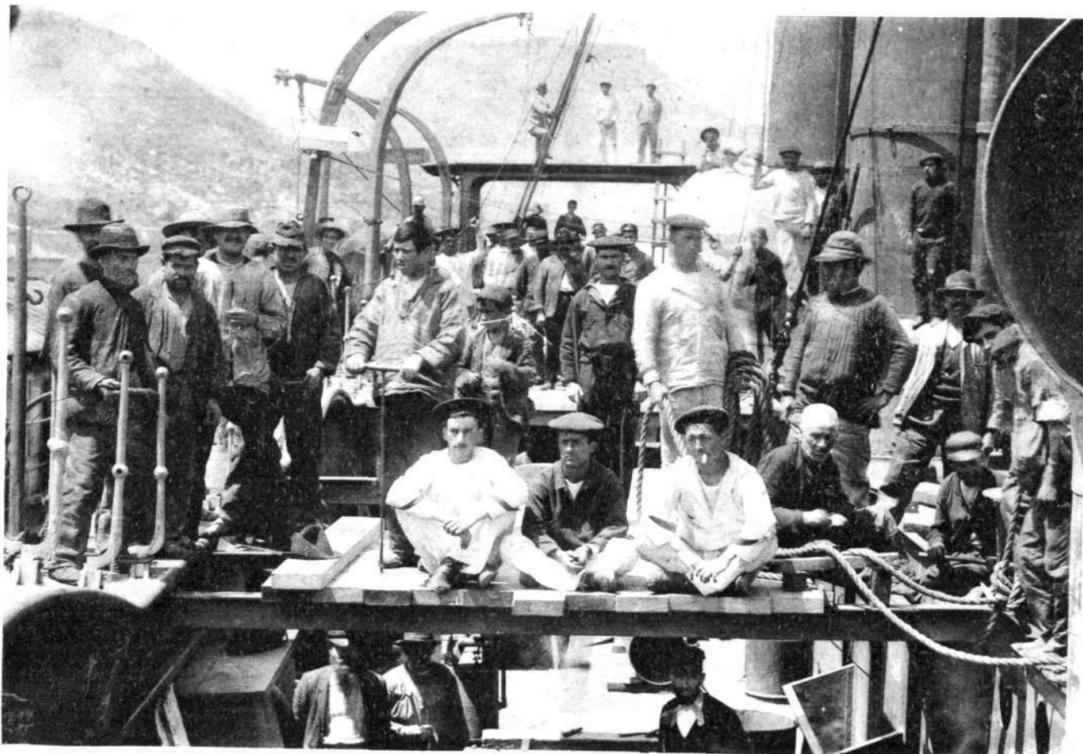
«La índole de las batallas navales de los tiempos presentes excluye la profusión de señales durante ellas, en razón á la iniciativa que incumbe á los Capitanes, una vez iniciados, como deben estarlo, en el estudio previo hecho por el Almirante de los principios que habrán de seguirse al empeñar la lucha. Llegado el momento de la acción, *precisa prescindir casi por completo de las señales*, conociendo de antemano las maniobras que deben ser ejecutadas, encomendadas luego á la iniciativa de los Comandantes.»



GRUPO DE MARINEROS PICANDO CADENAS



TALLER DE TORPEDISTAS



TRABAJADORES DE LAS OBRAS DEL «LEPANTO»



MARINEROS ESPERANDO EL REPARTO DEL RANCHO



La idea emitida, que serán pocos los marinos que no la compartan, recibe sanción poderosa, adquiriendo más atrevido alcance bajo la protección decidida de uno de los más expertos y acreditados Almirantes modernos, de Sir George Tryon, el malogrado Vicealmirante inglés, más digno del galardón á que le dan derecho sus eminentes dotes, servicios y conocimientos como táctico y estratégico, que de la injusta censura con que algunos envuelven su memoria, juzgándolo bajo el punto de vista de la responsabilidad contraída en el postrero acto de su envidiable vida naval, prematuramente cortada en la catástrofe del *Victoria*.

Hasta tal punto sustentaba Tryon la arraigada creencia de la ineficacia de las señales en combate, idea á que no faltan, como hemos dicho, numerosos prosélitos, que instituyó en escuadras de su mando su famoso sistema de *maniobrar sin señales*, conocido en la Marina inglesa por el «T. A. System», muy apreciado por diversas autoridades navales, y que el Contraalmirante Fitzgerald, al ocuparse de él, estima haber sido proscripto con sensible ligereza y sinrazón.

Por el fragmento de una carta recientemente publicada, escrita por Tryon en Marzo de 1893 á su colega Hopkins, que mandaba entonces la escuadra del Norte-América, puede venirse en conocimiento de las bases del sistema. Dice así:

«El objeto del «T. A. System» es proveer al caso en que las señales usuales no son reconocibles. Inútil es esperar una absoluta precisión en las maniobras, si bien una corta experiencia probará la facilidad con que se obtiene en la práctica el suficiente grado de exactitud y seguridad.

«Yo propondría el caso de una escuadra formada en dos columnas y tratando de cambiar en cualquier sentido su dirección sin emplear señal ninguna. El guía de la segunda división debe, conservando su distancia al buque insignia, imitar ó hacer lo que éste haga, ejecutando lo mismo en las subdivisiones. Proseguir el movimiento empezado, izando el gallardete azul (que indica que todos los buques giren á un tiempo en vez de seguir los movimientos de la insignia) y conservándolo izado durante el cambio de rumbo.

«Á veces arrio el gallardete azul al intentar el giro, pero encuentro preferible mantenerlo arriba todo el tiempo que dure el movimiento simultáneo. Si alguna vez se necesitase precisión, hágase la señal correspondiente del Código. Requiriéndose una formación particular y disponiendo de suficiente tiempo, se hace la señal que la indica; pero cuando se maniobra en presencia de un adversario que ha de procurar oponerse á que conservéis la buena posición, sólo podréis guardarla inspirando ó sujetando vuestras órdenes como si fueran suyas, y acomodando á las suyas también vuestras evoluciones. Entonces no hay tiempo para hacer señales, so pena de perder la ventajosa posición. Los palos y vergas de señales pueden desaparecer ó averiarse, conviniendo que no por esto se interrumpian las maniobras de una escuadra.

«Para mantener sin anuncio previo la libertad de movimiento en cualquier dirección, girando todos á la vez, es generalmente conveniente (en ejercicios) indicar por señal la formación.

«Creo que si se estacionase un hombre con un anteojo siempre enfocado al buque directriz (el de la insignia), no alteraría éste su rumbo en una sola cuarta sin dejarlo percibir, aun omitiendo el uso de las señales de timón.

«No pretendo que el sistema supere al usual en precisión; ésta no es posible ni tampoco necesaria en combate, pero son verdaderamente sorprendentes los resultados que con mi procedimiento se obtiene. Abrigo la convicción de que, comprendida la acción, no hay posibilidad de manejar el libro de señales, siendo á lo sumo factible el limitado uso de banderas absolutas, *mientras menos, mejor*.

«Ocioso es decir que una continua práctica es la que únicamente puede preparar y garantizar el éxito, llegado el momento del combate.»

Consideramos por demás interesante emprender en nuestra Escuadra estudios, investigaciones y ensayos que conduzcan á suplir con anticipada práctica la omisión de señales en combate, asunto de capital trascendencia y cada día de más palpitante importancia á medida que con las velocidades de los buques crece la rapidez de los repentinos cambios de formación á que obligarán, sin tiempo material para anunciarlos, las maniobras imprevistas del enemigo, cuyos planes deben procurarse destruir no bien advertidos, sin dejar pasar la momentánea oportunidad, que será suficiente á esterilizar los breves minutos invertidos en preparar y dar á conocer una señal.

No olvidemos que el reciente desarrollo de la artillería rápida de pequeño calibre, muy propia para dar pronta cuenta de astas, vergas y drizas y, lo que es más sensible, del personal encargado de las señales, ha de entorpecer sumamente su manejo é interpretación, colocando en situación muy crítica al Almirante que de antemano no haya previsto el poder guiar y ser siempre, y especialmente en combate, el alma que aliente la Escuadra de su mando.

La extensión que este escrito va adquiriendo nos detiene en el propósito con que lo habíamos empezado, de dedicar algunas palabras al Código internacional, para llamar particularmente la atención sobre el deplorable vacío de que adolece en su aplicación, limitada hasta ahora á las comunicaciones de día.

Tamaño laguna no debe subsistir, y los innegables y valiosísi-

mos servicios que desde su fundación reporta á la navegación, al comercio y á la humanidad que importa, pierdan pronto su actual carácter de incompletos, ampliándolos en forma de permitir no sea obstáculo la oscuridad de la noche para el cambio mutuo de comunicaciones entre buques de distintas naciones, ó cuando menos, de aquellas frases más indicadas por su reconocido interés y urgencia.

Á nuestro Ministerio de Marina cupo quizá la fortuna de la iniciativa en asunto tan trascendental, que á lo que parece no ha prosperado desde 1893; pero repetimos, esquivando también la involucreción que introduciría en el carácter de generalidad del presente ya largo escrito, que el tema es sobradamente importante y digno de los honores de capítulo aparte.

EL MARQUÉS DE ARELLANO

Capitán de Navío.

Huelva Mayo 1897.

AL ARBOLAR LA BANDERA

EN EL CRUCERO ACORAZADO «CRISTÓBAL COLÓN»

ALOCUCIÓN PRONUNCIADA Á LA DOTACIÓN POR SU COMANDANTE

Señores Jefes, Oficiales, clases y marineros de la dotación del *Cristóbal Colón*:



OR primera vez ondea en el asta de popa la bandera nacional: cada uno de los hilos de su tejido representa para todos nosotros el pueblo en que vimos la luz; cada uno de ellos grava en nuestra memoria el recuerdo de la casa en que nacimos, del hogar donde nuestros padres, nuestros hijos, nuestros parientes, sienten el vacío de los que, lejos de la Patria, á bordo del acorazado para cuyo mando he tenido la honra de ser nombrado por S. M., están llamados á sostener siempre el honor de la Patria, sea en las épocas de la paz, sea en las de la guerra.

Se ampara con esa bandera el nombre de un genovés inmortal que, alejado de su patria, encontró en la nuestra un pueblo valeroso, cuya legendaria generosidad no vaciló en facilitarle vida y hacienda para acometer la más grande de las empresas, realizando con tres naves el descubrimiento de la América, donde nuestros antepasados llevaron la civilización, nuestras costumbres, nuestro idioma, nuestro espíritu, nuestra sangre.

Ese mismo escudo se reflejaba en la estela de la nave y alentó á aquellos sus tripulantes que, al mando del insigne guipuzcoano Juan Sebastián Elcano, daban por primera vez la vuelta al mundo: con esa misma enseña y en este mismo mar Mediterráneo nuestros buques ganaban, con pérdida de sangre generosa, la victoria de Lepanto: ésa fué la misma con que combatimos, con honra nunca desmentida, en el cabo de San Vicente, en Trafalgar, en Cartagena de Indias: esa misma bandera ondeaba en la popa de los bajeles con los que nuestros padres conquistaron á Ceuta y la Goleta: con ella combatimos en África, acallando los fuegos de las baterías de Arcila y de Larache, hasta llevarla á ondear victoriosa sobre las murallas de Tetuán conquistada: con ella, emulando antiguas glorias y reverdeciendo laureles, daba también la vuelta al mundo el primer buque acorazado, la *Numancia*, después de capitanear la escuadra que ganaba la victoria ante las baterías del Callao al mando del Almirante Méndez Núñez: á ella dirigieron su última mirada los desgraciados tripulantes del crucero *Reina Regente*, muertos en cumplimiento de su deber, como tantos otros, en lucha con los elementos; siguiéndola siempre, desplegada en nuestros buques, la defienden hoy, con nuestro histórico valor, con el mismo menosprecio de la vida que caracteriza á nuestra raza, con el heroico sufrimiento de siempre para soportar las penalidades de todo género, 250.000 hermanos nuestros y compañeros de armas en tierra y en el mar en la Isla de Cuba, y otros 50.000 en las Islas Filipinas, donde, á costa de nuestra sangre, se mantendrá siempre enhiesta y victoriosa: con ella igualmente empieza hoy para vosotros el deber de mantenerla y el firme propósito de que jamás se arrfe en el combate sino cuando ni uno solo siquiera de nosotros quede con vida para defenderla, seguros de que nada hay tan hermoso como caer envuelto entre sus pliegues, enrojeciendo aún más con la propia sangre sus colores.

Señores Jefes, Oficiales, clases y marineros del *Cristóbal Colón*, saludémosla por la primera vez con los mismos *vivas* pronunciados por nuestros antepasados en la larga y brillante historia de nuestra Marina, con los que resuenan hoy en los campos y en las aguas de Cuba y Filipinas, con los que reanimaremos nuestro espíritu cuando empeñemos combate en su defensa:

¡VIVA ESPAÑA!
¡VIVA EL REY!
¡VIVA LA REINA REGENTE!

EMILIO DÍAZ MOREU
Capitán de Navío.

Génova 16 de Mayo de 1897.

Los pescadores.

S IEMPRE que se habla de la grave cuestión social, que es hoy en Europa la más interesante y la más grave, y siempre que en Congresos, Ateneos, Conferencias y todo género de papeles impresos se alude á las víctimas de esos que llaman víctimas el capital, y no son sino víctimas de la agitada vida moderna, siempre, repito, he oído hablar de mineros, obreros, trabajadores, infelices de todos los oficios.

Y de los pescadores no se habla nunca.

Dijérase que los olvidamos todos y los dejamos allá mar adentro, luchando con galernas y tiempos furiosos, y que su triste suerte no nos interesa.

En tierra de pescadores vivo yo ocho meses del año y presenciando todos los inviernos las amarguras y dolores de tan mísera gente.

—¡Oh, no crea usted que son tan desdichados!—me decía alguien que por su condición ignora las desgracias de los de abajo.—No hay más que ir á las tabernas del puerto viejo una noche, cuando la pesca ha sido buena, y ver las *orgías* que á su modo celebran los que nos trajeron la sardina por la tarde. No se privan de nada, comen y beben en grande, gastan como ricos y pasan la noche.

¡Singular manera de ver las cosas!

No hacen otra cosa los marineros de un barco cualquiera después de un largo viaje...

Ya sean soldados de un barco de guerra, ya simples componentes del servicio de á bordo de un barco mercante, así que pisan tierra, se lanzan á gastar sus ahorros, á buscar todo género de placeres. Lógico es esto y esencialmente humano.

¿Saben acaso si en el próximo viaje serán pasto de los peces? ¿No pasaron dos, tres, seis meses luchando en el mar, trabajando como negros y expuestos á los cotidianos y constantes peligros de tan azarosa vida?

Como la vida del mar no hay ninguna: aun privados de la luz del sol y enterrados en vida, y perdiendo lentamente la salud, los mineros son más dichosos, mucho más dichosos que los que van en una frágil barca á buscar el sabroso pescado con que luego hemos de regalarnos todos.

Noches hay en que, al oír el tremendo, espantoso ruido del temporal, que suena aiüera mientras en la larga velada imagino mi constante trabajo, acuden á mi memoria las robustas siluetas de aquellos que ví salir por la tarde en larga fila de traineras, remando y cantando... ¡Pobres amigos! En sus hogares les esperan madres, esposas, hijos; pero á la mañana siguiente otros desheredados suelen pregonar por las calles los periódicos con la noticia de la catástrofe... Seis barcas perdidas, doce hombres tragados por el mar... y se ven por las calles mujeres de luto, niños que mendigan; y al día siguiente han de salir otros, y otros á los dos días; el mar pide hombres, el mercado pide pesca, hay que vivir, hay que lanzarse á lo desconocido.

Allá en Bretaña el pescador es el ídolo de sus compatriotas. La bendición de una barca; la despedida al caer de la tarde, cuando los robustos bretones salen á la mar; las procesiones del *Perdón*, en las que familias enteras de pescadores van descalzas con el santo cirio en la mano pidiendo al cielo que vuelvan los seres queridos, todo cuanto se refiere á la vida del humilde barquero reviste gran solemnidad, es altamente conmovedor; el patriotismo reviste, entre otras muchas, esta forma concreta. Para un bretón el pescador es más interesante que el soldado.

Más olvidadizos de la gente de mar, ó menos penetrados de su triste condición, nosotros, aun en las poblaciones marítimas, no nos cuidamos de ella sino en los momentos de grandes desventuras; tal periódico provinciano abre una suscripción, que generalmente produce muy poco. Remédianse á medias miserias que son enormes; llega el verano: ¿quién se acuerda de que aquel mar azul, tranquilo y sosegado, al que nos entregamos todos, es el mismo que á los tres meses, cuando los felices vuelven á la regalada vida de las grandes ciudades, devorará millares de existencias? Dos aquí, diez allá; hoy en Galicia, mañana en Cantabria, todos los años van cayendo en esa inmensa tumba los que combaten con los elementos para el bienestar ajeno.

—¡No hay pescado!—dicen á veces vendedoras y comerciantes.

—¡No hay pescado!

Sin pescado no se puede vivir. Madrid, Barcelona, Sevilla, Lisboa, París, Londres, Berlín, necesitan ese lujo de todas las mesas... Los pescadores no han salido, dicen con desconsuelo los grandes traficantes de todo lo que da el mar. ¿Quiénes han de robar al mar sus grandes almacenes? Ellos, los valerosos hijos de la playa. Para que nosotros todos, junto al buen fuego, saboreemos la rica langosta, el fresco salmón, las sardinas que han de venderse á millones encerradas en las brillantes cajas, es preciso que mueran en la soledad del Océano millares de prójimos jóvenes, fuertes, robustos, creyentes, cristianos...

—Todas las oraciones de la noche—decía yo en familia—no valen lo que ésta, que nos la impone el viento que rugie:

«¡Señor, que vuelvan los pescadores!»

¡Y á la mañana lucía de nuevo el sol, y los pescadores no volvían!

EUSEBIO BLASCO

EPISODIO DEL SITIO DE GAETA

(1861)

CUANDO en 1860 se desarrollaban aquellos extraños acontecimientos que dieron lugar á la formación del reino de Italia bajo la potente iniciativa del Conde de Cavour y la incomprendible apatía del torpe prisionero de Sedán, creyó España oportuno enviar á Nápoles un buque de guerra, y fué enviado el vapor *Colón*, así que hubo desembarcado en Port-Vendres á D. Carlos de Borbón y á su hermano D. Fernando, después de la necia y criminal intentona de San Carlos de la Rápita.

Era entonces embajador de España en Nápoles el Sr. D. Salvador Bermúdez de Castro.

Este distinguido jerezano, siendo secretario de la Presidencia del Consejo de Ministros, iba, en 1841, con el General Narváez en su coche cuando lo acribillaron á balazos, asesinando al ayudante Bassetti é hiriendo levemente á D. Salvador.

Fué luego nuestro discreto representante en Méjico, secretario en la embajada de París, y por último ministro en Nápoles.

Era persona instruidísima, hablaba tres idiomas, era buen escritor, poeta y solterón.

Al ser nombrado para Italia hizo presente á D.^a Isabel II lo desairado de un diplomático en ese país sin un título nobiliario, y como la Reina le manifestara que sin tales títulos habían representado á España en Roma D. Francisco Martínez de la Rosa, D. Antonio de los Ríos Rosas y D. Joaquin Francisco Pacheco, Bermúdez de Castro, modestamente, replicó que él no tenía ni la notoriedad europea del granadino, ni el elevado carácter del rondeño, ni la ciencia del gran abogado ecijano.

La Reina entonces le otorgó el título de Marqués de Lema.

Años adelante, y habiendo obtenido el Sr. Marqués grandes distinciones del Rey Fernando II, fué hecho Duque de Ripalda, y deseando Francisco II, poco antes de su abdicación, conferirle el título de Príncipe de Santa Lucía, no hubo de agrandar á D.^a Isabel II la revalidación de este título en España, y le dijo á O'Donnell:

—¿No te parece que tenemos bastante en España con el Príncipe de Asturias?

Olvidó quizá la augusta señora al Príncipe Pío y al de Anglona.

Además de sus brillantes cualidades intelectuales, era el D. Salvador un hombre de pelo en pecho.

En España hay la creencia de que el valor está vinculado en la milicia, y cuando descuelta un hombre civil, como D. Nicolás María Rivero, Ríos Rosas ó González Brabo, que no teme alinearse ante el cañón de una pistola tenida por el militar más bragado, se queda el público estupefacto, como si viera volar un elefante.

El Rey Fernando II de Nápoles ha sido muy calumniado por la historia. Era un hombre sereno y de gran corazón.

De labios del Sr. Bermúdez de Castro hemos oído el hecho siguiente:

Había comprado el Gobierno una gran cantidad de fusiles para renovar el armamento de las tropas.

Allá, por el año de 58, cuando ya empezaban á producir sus frutos las predicaciones de Mazzini y demás patriotas italianos, quiso el Rey asistir á una gran parada.

Al desfilar en columna de honor uno de los batallones por el sitio en que estaba á caballo Fernando II, se adelanta un soldado y asesta un bayonetazo al Rey; herido éste en el vientre, ni se movió de su sitio, ni dijo una sola palabra hasta que, terminado el desfile, se dirigió á palacio á trote corto.

Pocos aduirtieron el hecho, que acaso hubiera dado lugar á un motín; al saberlo Bermúdez de Castro, corrió á palacio, y al verlo exclamó el Rey:

—Mire usted, embajador... ¡hemos hecho un bonito negocio!—y le enseñaba la bayoneta con que fué herido, que lejos de saltar como el acero al chocar con el bórren delantero de la silla del caballo, se había torcido como si fuera de plomo.

Al morir el Rey Bomba, le recomendó con calor al Sr. Marqués de Lema que no abandonara á su hijo (*Bombicella*); así lo prometió el Marqués y así lo cumplió.

Era, si de este modo puede decirse, el favorito de palacio.

Cierta noche sombría y tempestuosa en la que el audaz Garibaldi se embarcó en un vaporcito de ruedas, se dirigió al arsenal de Castellammare, y sin ser de nadie sentido, picó las cadenas de un navío de vela allí amarrado; al dar avante con el remolque, el navío no hizo por él, pues en la precipitación había quedado una *amarra sin picar*; al sentir el estrechazo se despertó el oficial de guardia, y con el rancho de marineros que cuidaban el navío desarmado empezó á hacer fuego de fusil sobre el vapor. El tal navío, desarmado en el arsenal, con su pólvora y todos sus cargos en tierra, para nada le podía servir á Garibaldi; pero era un golpe de bombo que acreditaba su audacia.

Gran confusión en palacio; acude el indispensable Bermúdez de Castro, que, aprovechando el tren expreso que había pedido S. M., fué á Castellammare y regresó á poco, tranquilizando los ánimos.

Ganada por el General Cialdini la batalla de Castelfidardo contra las tropas papalinas, á la cabeza de las cuales estaban los Generales Fremier, Lamoriciere y Pimochan, se consideró oportuno que el Rey

de Nápoles con su esposa se dirigiera á la inexpugnable plaza de Gaeta.

A Gaeta fué también el vapor *Colón* y la legación española.

Pasado algún tiempo, los piemonteses mandados por Cialdini resolvieron sitiarse á Gaeta y se posesionaron de La Mola, en donde tenía el Rey su palacio.

Convencido Francisco II no tan sólo de que no hay plaza, por fuerte que sea, que al fin no se rinda y de sus pocas simpatías entre las tropas de mar y tierra, y acaso menores aún entre sus súbditos, creyó lo más acertado abandonar la plaza y retirarse á Roma.

¡Lo mismo que él pensaba el signor Pianelli, su digno Ministro de la Guerra!

Mas no así el enérgico Marqués de Lema; entre éste y el Vicealmirante francés Mr. Lebarbier-de-Tisan convencieron á S. M. no tan sólo de que Gaeta era una plaza más inexpugnable que Sebastopol, sino que era preciso defenderse para no quitar prestigio al honor militar, al honor de un rey en la flor de su juventud.

A los pocos días de estar los piemonteses en La Mola, envió el General Cialdini un parlamentario en un bote para manifestar al Rey que al día siguiente rompería el fuego contra la plaza.

Aquel mismo día se refugió á bordo del vapor *Colón* S. M. la Reina de Nápoles, y ¡oh baldón para la nobleza napolitana! no hubo una sola dama que la acompañara en su infortunio, viniendo sólo con una criada de escalera abajo, tan zafia que sólo hablaba un mal dialecto y apenas entendía el italiano.

Era en aquella fecha la reina Sofía de Nápoles una joven trigueña, esbelta, muy alta, de hermosos ojos oscuros, con un pie tan elegante y tan pequeño, que nada tenía que envidiar al pie de las cubanas, á pesar de tratarse de una joven tudesca, por más que fuera hermana de la hermosa Emperatriz de Austria.

Traía consigo la Reina, ya que no duquesas ni azafatas, dos hermosas perras.

La una de la raza del monte de San Bernardo, llamada Fox, de pelo negro, y la otra, llamada Junon, era una hermosa pointer lanuda, de raza inglesa.

A las ocho de aquella noche rompieron á un tiempo el fuego seis baterías piemontesas.

Era la noche oscurísima, y como al romper el fuego con granadas de tiempo, contestaron desde la plaza los cien cañones del calibre de á 80, que dirigen desde Gaeta sus bocas en dirección al istmo que conduce á La Mola, las trayectorias luminosas al cruzarse en el espacio más bien parecían los fuegos artificiales de una fiesta que el horrible bombardeo de una plaza sitiada.

La Reina, quizá no recordando en aquel momento lo que aquellas luminarias predecían, exclamó:

—¡Oh! *Comme c'est charmant!*

Cierta mañana, pocos días antes de aquel en que se rompió el fuego, dos oficiales del *Colón* se dirigían en un bote á La Mola.

El más discreto de ellos, al considerar lo difícil que sería comunicar con el General en jefe del ejército sitiador, aprovechando el ir de uniforme, se dirigió al palacio real, en donde se alojaba el General Cialdini, y manifestó á uno de sus ayudantes que dos oficiales de Marina españoles tenían que comunicar para asuntos urgentes del servicio con su General.

Fueron en el acto introducidos á su presencia.

Tomando el oficial la palabra, le dijo en correcto castellano y con el mayor desparpajo:

—Mi General, no quiero hacer perder el tiempo á V. E. El oficial que me acompaña y yo no hemos querido perder la única oportunidad que se nos presenta de saludar respetuosamente al insigne vencedor de Lamoriciere...

El General D. Enrique Cialdini, como todo el mundo sabe, hizo en España la primera guerra civil; fué ayudante de D. Leopoldo O'Donnell; sirvió en la Guardia civil, en la que llegó al empleo de teniente coronel; contrajo matrimonio con una señora valenciana, hablaba el castellano correctamente, y en aquella fecha hallábase en posesión de la gran cruz de Carlos III, lo que le daba perfecto derecho al tratamiento del oficial español.

Sonrióse Cialdini, y con exquisita cortesía contestó en castellano:

—Señores, déjense de tratamiento... Yo quiero mucho á España y á los españoles... Agradezco su atención; ahora no los puedo atender como quisiera, pero uno de mis ayudantes los acompañará, y dentro de dos horas espero que me honren á la mesa... Mal comerán ustedes, pero á la guerra *comme à la guerre*.

Dos horas después estaban los dos oficiales españoles en el despacho de Cialdini, inclinados sobre un plano, en el que el ilustre guerrero les explicaba con fruición los accidentes de la batalla de Castellidardo; les enseñó luego algunos números del periódico español *El Contemporáneo*, del que era suscriptor, y se quejó de que le trataran en él con poquísima caridad.

Avisaron para comer, se pasó al magnífico comedor de palacio, se sirvió la frugalísima comida en la vajilla regia; el General se colocó entre los dos oficiales españoles, y durante toda la comida sólo platicó en castellano, contestándole los españoles en francés.

Se sentaron á la mesa quince comensales del Estado Mayor del General, y en ellos estaban representadas todas las diversas nacionalidades de Italia, por cuya unidad se combatía.

Terminada la comida, y después de fumar una infumable tagarnina, al despedirse los oficiales, suplicaron á D. Enrique Cialdini tuviera á bien darles un salvoconducto con su firma y sellos para poder llegar á las avanzadas y embarcar en la Aguada en el bote que el *Colón* enviaría á puistas de sol para recogerlos.

Llegaron sin dificultad á las avanzadas. Los acompañó un oficial á la Aguada, pero el bote esperado no parecía.

¿Qué hacer? ¿Regresar al cuartel general y confesar que en su buque se habían olvidado de ellos?

Eso era ridículo en demasía.

No les quedó otro recurso que permanecer en las avanzadas y esperar allí que amaneciera.

La noche no podía ser más destemplada; era el mes de Enero, el viento al Norte; caían algunos carámbanos de nieve, el traje de los oficiales era una levita militar... El capitán de los bersaglieri facilitó á cada uno de ellos una manta de los centinelas, y echados sobre un montón de paja, al resplandor de una hoguera y más que modesta, entre dos muros de una casa destechada, pasaron aquella eterna noche platicando en italiano con el oficial piemontés, que era de la clase de tropa y no se cansaba de referir episodios de las hazañas que en Crimea hizo la división sarda á las órdenes de Cialdini, y en la que ganó los galones de oficial.

Risa desdeñosa, aunque contenida, causaba á los oficiales de Marina el oír á aquel oficial que á no ser por los sardos ni se hubiera rendido Sebastopol, ni ganado la batalla de Alma, á pesar de cuya burla estaban los españoles convencidos de que la toma de Tetuán fué mucho más gloriosa que la toma de Constantina, como las proezas de Prim en los Castillejos dejaban tamañito al Mariscal Bugeaud de la Piconnerie y su tan decantada batalla de Isly.

Así que amaneció emprendieron los oficiales su marcha á Gaeta, enarbolando en los bastones sendos pañuelos blancos; después de un minucioso reconocimiento por las avanzadas napolitanas, se les permitió que se acercaran á la plaza.

Esta, como es natural, estaba cerrada, y no era aquella hora oportuna para molestar al General gobernador.

Recordaron entonces su amistad con cierto jefe francés, que decía ser legitimista y ostentaba los galones de coronel; se llamaba el Vizconde d'Ecquevilles y había comido varias veces á bordo del *Colón*; dieron sus tarjetas, rogando al Vizconde no retardara su venida. Vino en seguida, se enteró de lo ocurrido y dijo á los españoles que lo más acertado sería izarse por una cuerda que él les echaría; así se efectuó, y como marinos y jóvenes, hicieron rápida y felizmente la ascensión y descenso.

Al tener noticias el Sr. Bermúdez de Castro de lo que él calificó de *equipés* de los oficiales, le supo á cuerno quemado la finura y atenciones de Cialdini, y no obstante que la política ostensible del Gobierno de la Unión liberal, tan altiva entonces con sus colosales triunfos en Africa, era la neutralidad más absoluta, le pareció oportuno, porque sí, al Sr. Marqués de Lema, prohibir toda clase de comunicación con el ejército sitiador; quedóse, pues, el bondadoso Cialdini con las ganas de fumar cigarrillos españoles, que con el mejor deseo le habían prometido los oficiales.

Quedó el vapor de guerra español *Colón* sin posibilidad de adquirir víveres frescos y bloqueado como la inexpugnable plaza de Gaeta.

Ya se referirán otros episodios, si éste no cansa á los lectores de EL MUNDO NAVAL.

EMILIO JOSÉ BUTRÓN
Capitán de Navío de 1.ª

Barcelona 30 Mayo 1897.

OTRA CONTESTACIÓN

Á LAS

PREGUNTAS CURIOSAS

CON gusto la daríamos cumplida y estudiada á las preguntas que en el núm. 1.º de esta revista bimensual plantea el Sr. Henry Colston Burt, si pudiéramos tener á la vista la colección de antiguos Estados generales de la Armada (algunos del siglo pasado) que poseemos de donde extraer si no todos, seguramente algunos de los datos capaces de satisfacerlas; pero no dudamos que algún curioso, en mejores condiciones que nosotros, por la facilidad también de acudir al Archivo del Ministerio de Marina, tan rico de antecedentes, consiga puntualizar con exactitud las cuatro cuestiones por Colston Burt formuladas.

Lo que sí nos permitiremos dudar es que el antiguo vapor *Isabel II* (antes *Royal William*) fuese el primero de guerra que hubo en el mundo.

Si poco después de su regreso á Inglaterra en 1833 fué adquirido por el Gobierno español, y no existe en la cita algún error de fecha, habremos de reconocer que la prioridad en utilizar ó aplicar á la Marina militar la concepción de Fulton corresponde á otras naciones, y hasta alguna en estado de embrión, que, pugnando por constituirse y antes de lograrlo, ya introdujo tan poderoso elemento en su entonces rudimentaria Marina. Esto va á conducirnos á prestar cierto carácter de actualidad á las ligeras noticias en que nos proponemos apoyarnos, con lo que tal vez ganen en interés y curiosidad.

Por los años de 1822 todavía el Estado en Inglaterra no se había decidido á construir vapores de guerra; pero el Almirantazgo dió el primer paso con el de ruedas *Comet*, de 238 toneladas y 80 caballos de fuerza, adquiriendo luego para el servicio otro, el *Monkey*, de 212 toneladas y 80 caballos, á los que siguieron muchos más, que en 1827 sumaban el número de 14, si bien sus servicios todavía no se extendieron á la guerra propiamente dicha, hasta 1838, en que se les acentuó este carácter con tipos más especiales, entre los que figuraba como uno de los más notables el *Cyclops*, de 1.862 toneladas y 320 caballos. (Extraído de *The British Fleet*, por Commander Robinson R. N.)

Cuando Grecia luchaba por su independencia y el filelenismo





ARSENAL DE CARTAGENA.—BATERÍA DE SALVAS



ARSENAL DE CARTAGENA.—VISTA GENERAL



estaba en todo su apogeo, uno de sus más ardientes apóstoles, émulo de Byron, de Fabrier y de tantos otros, el capitán inglés Hastings, condujo á aquellos mares un vapor de guerra cuyo nombre griego significaba *Perseverancia*, que con la hermosa fragata de vela *Hellas*, adquirida en los Estados Unidos, acometieron, bajo la dirección de lord Cochrane, atrevidas empresas.

Esto acontecía á fines de 1826, cuatro años antes que navegara el primer vapor de guerra de la Marina francesa, el *Sphinx*, que tomó parte en la expedición á Argel, y por tanto anterior también á la fecha de 1833, atribuída al *Isabel II*.

El *Perseverancia* fué construído en Deptford y provisto en Londres de una máquina de 84 caballos, con la que alcanzaba una velocidad máxima de 6 á 7 millas en las mejores condiciones de mar y viento. Consistía su artillería en ocho bocas de fuego, fundidas en Inglaterra, del calibre de 68 y del sistema entonces reciente del coronel Paixhans, arrojando proyectiles esféricos «fríos ó enrojados al fuego», bombas de 45 libras de peso y botes de metralla conteniendo hasta 500 balas de hierro; en una palabra, un verdadero buque de guerra, «que en manos de un oficial intrépido é instruído debía prestar á Grecia, como realmente los prestó, servicios más señalados que la suntuosa fragata comprada en América».

Así se expresa el Almirante francés Jurien de la Gravière en su interesante obra *La Station du Levant*, de la que extractamos estos apuntes, que comprueban la existencia de vapores de guerra antes de 1833, bastantes años antes, acordando, por una de esas extrañas vicisitudes la primacía á un pueblo oprimido que apenas había logrado todavía constituirse en nación.

Si lo expuesto responde, como creemos, no á establecer controversias, que rechazamos, sino á divulgar, extender y prestar atractivo á los asuntos marítimos en todas las manifestaciones con que EL MUNDO NAVAL se propone llenar la simpática misión de propagarlos, no nos arrepentiríamos de habernos atrevido á meter nuestro cuarto de espadas donde nadie nos llamaba.

ANTONIO PEREA
Capitán de Navío.

Huelva Mayo 1897.

LOS PROBLEMAS DE ECHEGARAY

Sr. D. José Echegaray.

Milustre y querido amigo: Nadie hubiera sospechado que aquel interesante problema de seis líneas acusara en la práctica ciertos inconvenientes, como los que se apuntan en el texto de una veintena de cartas recibidas, y de las cuales extracto algunas. ¡Por *vía* de los inconvenientes!—como dice el personaje de una obrilla cómica muy de cartel.

Y véase la clase:

«El reto que nos dirige el insigne matemático, tan digno de consideración por muchos conceptos, no es del todo aceptable por lo desigual: figurémonos dos adversarios, de los que uno ataca siempre y á otro sólo le dan derecho para acudir á los quites, sin responder en ninguna forma, aun cuando el primero tenga el diploma de maestro.»

«La resolución de un problema no depende de saber más ó menos, sino de *acertar*, pareciéndose en esto mucho á las charadas.»

«No es lo mismo proponer problemas que resolverlos, querido Director. Las armas serían iguales si el Sr. Echegaray, en vez de limitarse á enunciar problemas á los marinos, se decidiera á abandonar sus múltiples ocupaciones para perder el tiempo resolviéndolo á su vez los que los marinos le plantearan.»

«Envío á usted la solución que solicita, pero declarando que «no va más» mientras las condiciones no varíen, y es evidente que no pueden variar.»

«Solamente por respeto al eminente Echegaray y por cariño á EL MUNDO NAVAL ILUSTRADO le remito esa solución.»

Con lo transcrito basta, mi querido D. José. De las alusiones y reproches festivos que se transparentan—«*Quién es el culpable?*» (título de un juguete). ¡Ego sum! Usted, mi excelente amigo, accedió á mis súplicas con la bondad de siempre, y ahora resulta que los marinos le dicen: ¡Eso no vale! ¡Eso es como una lucha parlamentaria sin minorías!

Además, fijese usted en el espacio que ocupan las tres soluciones primeras que he recibido, y calcule el que sería necesario para publicar otras seis que quedan inéditas.

Todo clama, pues, en contra de la entretenida y curiosa sección del periódico, inaugurada por usted.

Sin embargo, antes de condenarla al destierro desearía conocer su opinión.

Y ahora le ruego que examine las soluciones que siguen. De usted devoto y admirador y amigo afectísimo,

PEDRO DE NOVO COLSON

**

Problema I.

Se dan, en un plano, una elipse *E* cuyo centro llamaremos *O*; y además dos puntos *A*, *B*.

Se desea determinar otra elipse *E'* que cumpla con las siguientes condiciones:

- 1.ª Que pase por los puntos dados *A*, *B*.
- 2.ª Que sea semejante á la elipse dada *E* en forma y posición.
- 3.ª Que si ambas elipses se cortan en dos puntos *C*, *D*, el triángulo *OCD* tenga un área dada *a*².

Puede darse una solución geométrica y otra analítica.

Puede generalizarse para la hipérbola.

JOSÉ DE ECHEGARAY

PRIMERA SOLUCIÓN

Dados una cónica de centro y dos puntos en su plano, hallar otra cónica homotética de la primera que pase por los puntos dados, y tal que el área del triángulo formado por el centro de la dada y los puntos comunes á ambas sea *a*².

Sean *C=0* la ecuación de la cónica dada, *D=0* la de su homotética, que tiene los puntos dados por extremos de un diámetro, *B=0* la de la recta que ambos determinan, y *A=0* la del eje radical de ambas cónicas.

Se tendrá

$$D=C-A=\alpha;$$

para la cónica pedida,

$$C-A-\lambda B=0$$

con valores convenientes de λ .

Pero como, cualquiera que sea λ , la cuerda común á

$$C=0 \quad \text{y} \quad C-A-\lambda B=0$$

es

$$A+\lambda B=0$$

que pasa por donde se cortan *A=0* y *B=0*, y como las cuerdas de *C=0* que con los semidiámetros de sus extremos forman triángulos de área *a*² son tangentes á otra cónica homotética y concéntrica de *C=0*

$$C-(K^2-1)=0,$$

bastará que por el punto común á *A=0* y *B=0* se tracen tangentes á $C-(K^2-1)=0$, cada una de las cuales cortará á *C=0* en dos puntos. Estos y los dos dados son cuatro puntos de una de las cónicas pedidas, cuyo centro se determinará fácilmente por medio de los diámetros conjugados de las cuerdas que resultan uniéndolas dos á dos. Es claro que el número de soluciones será el de tangentes posibles.

Para hallar á *K*² tenemos, siendo *M* y *N* los semiejes de *C=0*:

$$\frac{x^2}{M^2} + \frac{y^2}{N^2} = 1, \quad a^2 = x \cdot N \sqrt{1 - \frac{x^2}{M^2}}, \quad x = KM,$$

por consiguiente,

$$K^4 - K^2 + \frac{a^4}{M^2 N^2} = 0$$

y

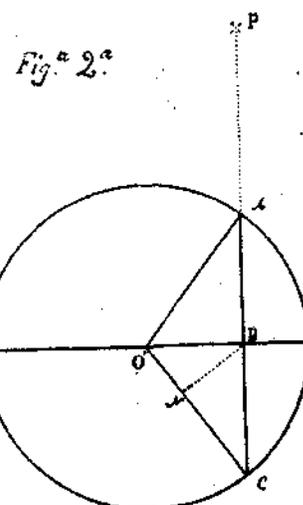
$$K^2 = \frac{1}{2} \pm \sqrt{\frac{1}{4} - \frac{a^4}{M^2 N^2}}$$

Para la elipse $N^2 > 0$: luego para que el problema sea posible, será preciso que

$$0 < a^2 < \frac{MN}{2}$$

Para la hipérbola $N^2 < 0$: luego bastará que $a^2 > 0$.

CARLOS PONCE DE LEÓN
Teniente de navío de 1.ª clase.



SEGUNDA SOLUCIÓN

- Si se da una elipse y dos puntos en su plano:
- 1.º Trazar otra elipse que pase por los dos puntos dados.
 - 2.º Que sea semejante a la dada y semejantemente dispuesta.
 - 3.º Que si corta a la dada, el triángulo que se forme por los puntos de corte y el centro de la elipse dada, tenga un área también dada K^2 .

Solución dada por J. A. Barreda.

Con obtener la segunda parte del enunciado, claro es que está obtenida la primera, pues esta sola condición no es problema de importancia, dado que podemos tomar un punto cualquiera del plano como centro de la elipse que se pide y la construcción aparece inmediata.

Vamos, pues, a ocuparnos de la segunda parte. Sea $MNPQ$ la elipse dada, de semiejes a y b y centro E , y sean A y B los dos puntos también dados. Si unimos estos dos puntos por una recta AB , esta recta ha de ser cuerda de la elipse que se pide y como sabemos que en cónicas semejantes y semejantemente dispuestas, los diámetros correspondientes a cuerdas paralelas son paralelos, por un punto cualquiera a de la elipse dada, trazaremos una recta aB paralela a la AB y trazaremos el diámetro Ea ; por el punto medio m de aB trazaremos una paralela a Ea y la recta $K'K$ será el lugar de los centros de las infinitas elipses semejantes a la dada y semejantemente dispuestas que pasen por AB . La segunda parte del problema tiene, pues, infinitas soluciones, y si queremos una que corte a la elipse dada, uniremos el punto B , por ejemplo, con uno cualquiera n de la elipse dada; trazando por el punto medio de Bn el diámetro de esta cuerda por el mismo procedimiento por que se trazó el $K'K$, tendremos en el punto de encuentro E' de este diámetro con el nuevo, el centro de la elipse que deseábamos construir cortando a la dada y siendo semejante a ella y semejante dispuesta.

Teniendo el centro E' de la elipse que se pide, claro es que puede construirse ésta por cualquiera de los procedimientos conocidos. Uno de éstos puede ser, por ejemplo, el siguiente: Se trazan por el punto E' , centro de la nueva elipse, dos rectas paralelas a los ejes de la dada y éstas han de ser las direcciones de los ejes de la nueva; pero como en cónicas semejantes los diámetros correspondientes a un mismo sistema de cuerdas paralelas son proporcionales, los nuevos ejes han de estar en la relación de $\frac{a}{b}$ y por consiguiente, si bajamos desde los puntos A y B , las ordenadas AA' y BB' correspondientes a esos ejes y tomamos sobre ellas una parte $A'C$ ó $B'D'$ que estén con AA' ó BB' en la relación $\frac{a}{b}$, tendremos

en $E'C$ el valor del semieje mayor de la elipse que se pide, y describiendo un círculo de radio $E'C$ desde E' como centro, ya sabemos cómo se puede construir toda la elipse por puntos.

En cuanto a la tercera parte del problema, sabemos que cuando dos cónicas tienen un doble contacto con una tercera, las cuerdas de contacto concurren en un punto con las cuerdas comunes de las dos cónicas; por consiguiente, si tenemos en nn' una cuerda de contacto de la elipse E' con la E , en el punto de encuentro O de ésta con la prolongación de la AB concurrirán las cuerdas intersección de todas las cónicas que teniendo su centro en $K'K$ corten a la elipse dada; por lo cual queda reducido el problema a trazar desde O una secante a la elipse dada, que intercepte en ella una cuerda tal que el área del triángulo formado por los extremos de esta cuerda y el centro de la elipse dada tenga un área determinada K^2 .

Ahora bien; toda elipse se puede proyectar sobre un plano que pase por una recta paralela al eje menor, según un círculo de radio b , siempre que el coseno del ángulo de los planos sea igual a $\frac{b}{a}$, y como sabemos que el área de toda figura plana está con el área de su proyección sobre un plano, en la relación del coseno del ángulo que forman los dos planos, podremos determinar el área que ha de tener el triángulo que se forme en la proyección con el centro del círculo de radio b y los extremos de la cuerda de este círculo que sea proyección de la secante trazada desde O a la elipse dada.

Supongamos que el plano de proyección que ha de pasar por una línea recta paralela al eje menor de la elipse dada pasa por este mismo eje menor.

Efectuemos un rebatimiento del plano de proyección sobre el de la elipse, cuyos planos sabemos que han de formar un ángulo cuyo coseno sea $\frac{b}{a}$. El círculo proyección de la elipse, rebatido sobre el plano de

esta, es el descrito con $2b$ como diámetro, ó sea el $M'PN'Q$. Como la elipse que se trata de trazar está semejantemente dispuesta a la dada, también se proyectará sobre el mismo plano según un círculo de radio igual a su semieje menor y este círculo pasará por las proyecciones de A y B sobre el plano de que se trata.

Estas proyecciones se encontrarán sobre las perpendiculares trazadas desde A y B al eje de rebatimiento PQ y a una distancia ZA'' y XB'' de el representada por la misma relación de $\frac{b}{a}$. De igual manera la pro-

yeción del punto O será el punto O' una vez efectuado el rebatimiento alrededor de PQ como charnela. Queda, pues, reducido el problema a trazar desde O' una secante al círculo $M'PN'Q$ que intercepte en este una cuerda tal que unido sus extremos con el centro E resulte un triángulo de área igual a $K^2 \times \frac{b}{a}$. Problema ya conocido. Supongamos que $O'CD$

sea la secante que resuelve el problema en el círculo. Por los cuatro puntos A'' , B'' , C y D pasa una circunferencia tal que corta al círculo

$M'PN'Q$ según una cuerda que el triángulo ECD tiene un área igual a $K^2 \times \frac{b}{a}$ y dicha circunferencia será la proyección de la elipse que

pasando por A y B corta a la dada en el plano de ésta según la cuerda que partiendo de O satisface a las condiciones del problema; por consiguiente, hallando el centro E_1 de este nuevo círculo que pasa por A'' , B'' , C , y D y deshaciendo el rebatimiento tendremos que la posición que ocupe E_1 después de haber deshecho el rebatimiento será la posición del centro E' de la elipse que se pide.

Claro es que para hallar el centro de la circunferencia que pasa por A'' , B'' , C y D no tendremos más que trazar una perpendicular a $A''B''$ por el punto medio de $A''B''$ y otra perpendicular a CD por su punto medio R y el punto de encuentro de estas perpendiculares será el centro de la circunferencia citada.

A bordo de la Escuela Naval 14 Mayo 1897

José A. BARREDA

Teniente de Navío.

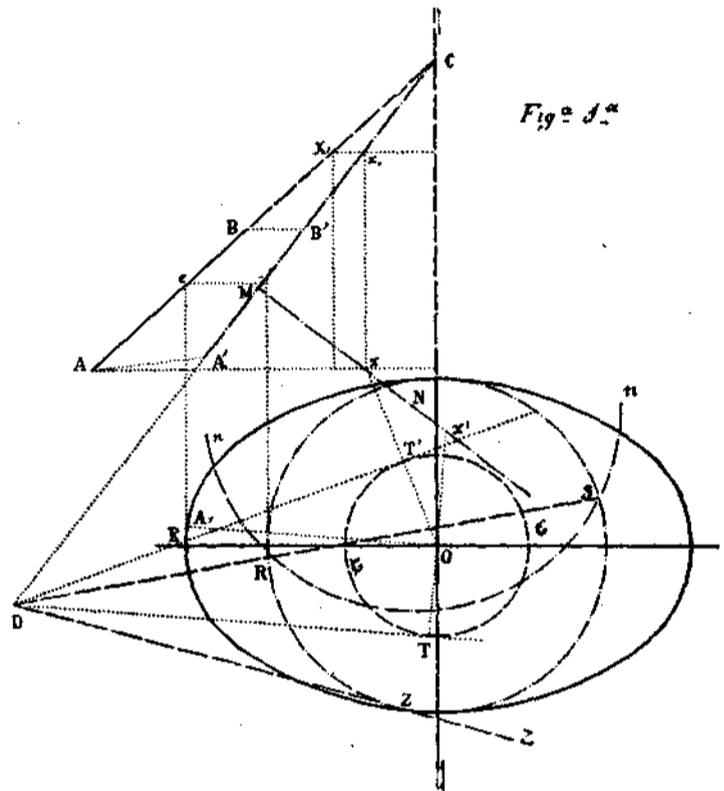
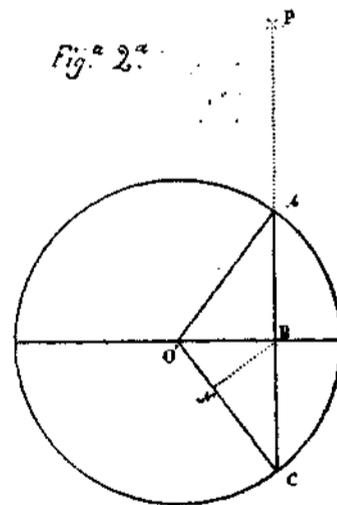


Fig. 1.ª

Fig. 2.ª



TERCERA SOLUCIÓN

Dada la elipse OEV (fig. 1.ª) y los puntos A y B , por donde ha de pasar la otra elipse semejante a la propuesta y teniendo común con la primera dos puntos que unidos con el centro formen un triángulo de área dada m^2 ; es evidente que se las puede mirar como la intersección con un plano oblicuo, de dos cilindros circulares rectos, cuyas bases se cortan. Así pues, haremos girar el plano de la elipse alrededor del eje menor b , como charnela, un ángulo cuyo coseno sea $\frac{b}{a}$ (a y b semi-ejes de la elipse); en cuyo caso tomará la forma de un círculo, y la recta AB vendrá a $A'B'$ pues c es fijo por estar en la charnela; E viene a R , luego e viene a e' : se puede ya trazar la recta $C'e'$ y referir los puntos A y B a A' y B' .

Queda ahora reducido el problema a trazar por A' y B' un círculo, (cuyo centro estará en la perpendicular a MN en su punto medio), que corte al dado en dos puntos, que unidos con el centro, formen un trián-

gulo de área $m^2 \cos \varphi = m^2 \times \frac{b}{a}$. Ahora bien, las cuerdas comunes á los círculos que pasen por A' y B', y al dado, concurren todas en punto, y por lo tanto, trazando un círculo cualquiera n, n que pase por A' y B' y hallando el punto de encuentro de RS con A' B', tendremos el punto D que buscamos.

Queda reducido el problema á trazar por un punto exterior á un círculo, una secante cuyos puntos de encuentro unidos al centro den un triángulo de área igual m^2 . Para ello (fig. 2.ª) observemos que (a) $O'A'C = 2(a) O'B'C$, pero (a) $O'B'C = \frac{1}{2} O'C \times BN$, y (1) $B'N = \sqrt{O'N \times (O'C - O'N)} = \sqrt{a(b-a)}$ si hacemos $O'N = x$; pero por hipótesis

$\sqrt{a(b-a)} \times b = m^2 \times \frac{b}{a}$ y de aquí deduciremos el valor BN y del triángulo rectángulo $O'B'N$ el valor de $O'B'$, y con un radio igual á esta longitud describiremos una circunferencia concéntrica á la $O'A$ y trazando por el punto dado una tangente á esta circunferencia ésta será la secante pedida.

Ya no hay más que trazar haciendo centro en O un círculo $\beta\beta'$ de radio igual á $O'B'$ y desde D, las tangentes y el círculo incógnito tendrá su centro evidentemente, en los puntos de encuentro de OT y $O'T$, ó sea en x y x' .

Ya sólo nos queda, deshacer el rebatimiento de los puntos x y x' , para tener el centro de las elipses pedidas.

El punto x , viene, por ejemplo á X puesto que x , viene á X. Una vez conocido el centro para trazar la elipse tenemos datos suficientes, pues conocemos los semidiámetros XA y el paralelo OA , y como todos han de ser proporcionales y paralelos, conoceremos los semi-ejes, mediante las proporciones $\frac{a}{a_1} = \frac{OA}{XA}$, $\frac{b}{b_1} = \frac{OA}{XA}$, y estará resuelto el problema.

Análiticamente, se obtiene el número suficiente de ecuaciones, pues si $\frac{x^2}{a^2} + \frac{y^2}{b^2} = 1$ es la ecuación de la elipse dada, (α, β) el centro de la desconocida y (x', y') y (x'', y'') los puntos de corte, tendremos

- (1) $\frac{x'^2}{a^2} + \frac{y'^2}{b^2} = 1$
- (2) $\frac{x''^2}{a^2} + \frac{y''^2}{b^2} = 1$
- (3) $\frac{(x'+\alpha)^2}{a_1^2} + \frac{(y'+\beta)^2}{b_1^2} = 1$
- (4) $\frac{(x''+\alpha)^2}{a_1^2} + \frac{(y''+\beta)^2}{b_1^2} = 1$
- (5) $x'y'' - x''y' = m^2$ condición del triángulo.
- (6) $\frac{a}{a_1} = \frac{b}{b_1}$ condición de semejanza.

que son seis ecuaciones y ocho incógnitas $a, b, a_1, b_1, x', y', x'', y''$, las dos ecuaciones que faltan las dan los puntos A y B conocidos y cuyas coordenadas satisfacen á la ecuación de la elipse desconocida.

Para la hipérbola, sería también aplicable este método, la única diferencia estaría en que las dos superficies que se cortan serían conos y no cilindros, pues dos cónicas pueden siempre proyectarse según dos círculos, proyectándose una de sus cuerdas comunes en el infinito pues dos cónicas semejantes se cortan en dos puntos en el infinito.

A bordo de la Asturias, Ferrol 21/97 Mayo.

NICOLÁS DE OCHOA
Aspirante de Marina.

TEATROS Y AUTORES

Los que se fueron ya.—No tengo propósitos.—Los géneros chico y grande.—Antes noticiero que crítico.—Nada de presente.—Lo que se espera.—Para el verano y para el invierno.—Hasta otra.



AL momento me tocó en suerte para comenzar la tarea de ir dando cuenta de lo que en nuestros teatros pasa y nuestros actores hacen.

Las acostumbradas vacaciones cerraron ya muchos de los principales coliseos, y mientras María Guerrero y Díaz de Mendoza no se contentaron con menos que con dirigirse á una América no ya tan virgen ni tan inocente como la supuso Quintana, Mario y Thuiller, por un lado, y Balbina Valverde, Ruiz de Arana, Rubio y Matilde Rodríguez, por otro, se dedican á dar á conocer por el resto de España las escasas producciones que en Madrid les hicieron pasar una temporada no de las más bonancibles.

Es más, hasta los teatros que, como Apolo, por ejemplo, apenas se dan una brevísima tregua en sus trabajos, disponiéndose sin duda á la temporada veraniega—que este año hará en el Príncipe Alfonso—se entregan á un relativo descanso y no salen del conocido trabajo de repertorio, como no sea para amparar á la benigna sombra de los beneficios algún que otro estreno, que ya sale á luz tan modestamente que no parece sino que sólo por elisión se omitió en los carteles la frase «fiados en la benevolencia del público», etc., etc.

Pero á pesar de la falta de materia que tengo para esta mi primera crónica, no se crea que voy á emplear largos párrafos para

decir cuáles son mis propósitos. Son éstos tan pocos y de tan escaso vuelo que en dos líneas estarían dichos.

Lo único que sí he de hacer constar es que, si el lector imagina que ha de encontrar en estos apuntes quincenales lecciones de alta crítica y doctas disertaciones didácticas, se engaña de medio á medio.

Soy lo bastante modesto, por un lado, para conocerme á mí mismo y sé por ello que mal puede enseñar á nadie quien tanto le falta que aprender. Por otro, tengo mis ideas particulares respecto de la crítica, y no hay quien me saque del cerebro que cuando hay defectos que corregir, mejor los enmienda el palmetazo no razonado del público, que el dogmático recuerdo de cuantas reglas dictó la más severa de las estéticas.

Además de esto, el lector llegó ya á su mayor edad, y no necesitado, ó no creyendo, por lo menos, necesitar de quien le guíe, sólo le complace que le cuenten las cosas, dejándole á él el trabajo de juzgarlas según su leal saber y entender.

Lo cual, así como ha hecho desaparecer del periódico diario el largo editorial repleto de doctrina política, tengo para mí que no tardará en desterrar de la revista literaria el severo juicio crítico, que sólo puede ser ahora opinión personalísima, más ó menos razonada siempre, pero sin llevar ya al pie el «téngase y respétese» del antiguo régimen.

Información y sólo información serán mis crónicas, sin que esto quiera decir que al informar á quien tenga la paciencia de leerme de lo que en el estreno pasó, omita sistemáticamente mi opinión humildísima respecto á si tengo por más ó menos justo el aplauso ó la censura que mereció la comedia, ó la frialdad ó el entusiasmo con que se acogió á este ó al otro actor que sabido es que, si lo principal en la noticia es la noticia misma, no deja de darle mayor interés la intención que le dió el que se propuso contarla.

Pero, eso sí, desprovisto de todo prejuicio vengo, y esto ha de hacerme no pararme en escollos ni en dimensiones cuando de dar cuenta de una obra cualquiera se trate.

Hace tanto tiempo que á matar ando con esa ridícula clasificación de «género chico» y «género grande», que no hay miedo de que caiga en la rutina de extenderme mucho y tratar con alta consideración una producción que aburrió á los que la escucharon, y que sólo porque tiene tres ó más actos y se la clasificó pomposamente con el subtítulo de drama ó de comedia hemos de tener por de mayor importancia que la piecicilla que, como sainete, pasillo ó entremés dió su autor á la sanción de un público que celebró sus chistes y aplaudió su ingenio.

Para aferrarme á esta opinión, tengo también mis datos, que no creo que nadie podrá refutar. No pueden entrar más dentro del «género chico», por ejemplo, los entremeses de Cervantes, y sin embargo, mientras las pocas obras «grandes» que hasta nosotros llegan de tan excepcional ingenio apenas son conocidas á título de curiosidad, los primeros bastarían, si el *Quijote* y las *Novelas ejemplares* no existieran, para dar al *manco sano* puesto altísimo y envidiable en las más altas cumbres de nuestro Parnaso.

¿Qué más? De todo el fárrago de indigestas tragedias que llenaron el siglo XVIII, ¿qué queda? Sólo unos juguetillos escritos tan sin cuidado que algunos de ellos ni bautizados fueron por el que los escribió, ni otro nombre se puso á sus personajes que el de los actores que los estrenaban.

La larga procesión de Ninos, Brutos, Clitemnestras, Semíramis y Casandras pasó al panteón del olvido, sin dejar señal de su paso más que en tal ó cual tratado de historia literaria, y sin embargo, los chisperos y majos, las castañeras y vendedoras de tripas y mondongo, los licenciados de presidio y los maleantes abates que del natural copian las apicaradas plumas del madrileño don Ramón de la Cruz y del gaditano González del Castillo viven aún y regocíjan nuestro ánimo en la misma medida que regocíjan el de nuestros abuelos, y casi es seguro que regocíjarán á nuestros nietos.

Y basta. He empezado por decir que huiré como de caer en pecado de remontarme á las alturas de la erudición, y por más que la mía sea siempre de las baratas, á mi oficio de noticiero me vuelvo y á mi misión de mero narrador me atengo.

Espacio me falta ya para hablar, no del momento presente, que por desdicha da poca materia, sino de las próximas esperanzas que nos alientan para un cercano porvenir.

Pero dejando para otro día chismorrear un poco acerca de lo que ya se proyecta para la futura temporada del invierno, no soltaré la pluma sin hacerles ciertos gratos anuncios.

López Silva y Fernández Shaw no tardarán en estrenar un sainete de costumbres madrileñas titulado *La revoltosa*; á que está terminando la partitura el maestro Chapí; con música de este mismo dará quizá antes una refundición lírica de su sainete *La niña del estanquero* Tomás Luceño; parece que es un hecho la terminación definitiva del libro tan esperado de Ramos Carrión *Agua, asucarillos y aguardiente*, y mientras se ensaya la música que hizo Chueca para esta obra, termina el maestro Jiménez la que está haciendo para *La casa de los escándalos*, de Ricardo de la Vega.

Además de estas cosas que están en puerta, hay para más entrar el tiempo otras de no menor sustancia, como, por ejemplo, que Eusebio Blasco tiene por lo menos dos ó tres obras en carte-



LAS HEROINAS, CUADRO DE D. CECILIO PLÁ.
(Alto 2,40 metros, ancho 3,86 metros.)



LA ROMERÍA DEL ROCÍO,
CUADRO DE D. SALVADOR VINIEGRA.
(Alto 3,70 metros, ancho 6,75 metros.)



ra, y que mientras Echegaray, Cano y otros ilustres abastecedores del Español y la Comedia se proponen aprovechar fructíferamente el verano, María Tubau reorganiza su compañía para actuar este invierno en la Princesa, no se pierde la esperanza de que Mario actúe en otro coliseo, y aun se habla de la posibilidad de que entre nosotros tengamos á Antonio Vico.

Conque ya ven que, si en esta mi primera crónica se me fué la pólvora en salvas, no ha de faltarme materia en las sucesivas para dar, si no grato solaz y apacible esparcimiento, copia de datos con que satisfacer la curiosidad de los lectores de EL MUNDO NAVAL ILUSTRADO.

ANGEL R. CHAVES

POESIAS

ANHELOS NAUTICOS

SONETO

*Amante de tus rizos ser quisiera
y ansiara ser de tu timón la caña;
mosca, si se te ocurre ser araña,
y viento, si te place ser manguera.*

*Ser yo pañol, si fueras pañolera;
ancla, como tú fueras la pestaña,
y si para mi amor no eres huraña,
quiero izar en tu bordo mi bandera.*

*Quisiera ser cordel, si tú escandallo,
y quiero rojo ser, si tú amarilla,
y si la cumbre tú, yo perigallo.*

*Quiero ser de tu cámara escotilla,
y quisiera, además de lo que callo,
ser tuyo de los topes á la quilla.*

F. DE TAL

Á X...

*Por el corte de tu pipa,
tus amuras y tu guinda,
eres la barca más linda
que señala Punta Europa;
quiero beber una copa
y que esa copa te indique
que, aunque yo me sacrifique,
quiero estar abarloado
con trincas á tu costado
cuando te vayas á pique.*

F. DE TAL.

CUENTO

LA GAJA DE JUGUETES

LLEGÓ el penoso trance de la partida. Lola se abrazó llorando á su esposo, mientras éste besaba delirante á los niños, dos querubines pequeñuelos de mejillas de amapola, con unos ojos rasgados y azules y unas rubias gudejas ensortijadas.

Dos meses antes, Carlos, paseándose por el cuarto de banderas, se había recitado este monólogo:

—¡Es cosa resuelta!... La guerra se ha hecho para los militares. Yo tengo treinta años y el grado de comandante. Por mal que la cosa se presente, dentro de algunos meses vuelvo con dos galones dorados en la bocamanga y el mando de un batallón de cazadores. Estoy atrasado en mi carrera. Convengo en que el porvenir no me inquieta por Pepito; cuando cumpla la edad reglamentaria puede ser caballero cadete, como ha sido su padre... y su abuelo. ¡Pero esa niña!... ¡Nada! Es fuerza que mi pequeña Flora, ese diablillo adorable que promete ser una rubia lindísima, encuentre á su debido tiempo un buen esposo que no sea, como su padre, un pobre capitán...

Supongamos, y ésta es la peor suposición, que recibo un golpe desgraciado... A los ojos de Dios será siempre meritorio sacrificar la vida por un angelito. ¡Diablo! No me hace gracia la idea. Cada vez que me mira con aquellos ojitos de cielo y me sonríe con aquella boquita de fresa, creo que se burla de mí porque soy capitán y me pide un sombrero historiado como el que llevaba esa chiquela verdosa del coronel el último domingo... Ahora mismo voy á escribir la solicitud pidiendo el pase á campaña.

Y la madre y los niños se quedaron solos, presos de mortal melancolía, en una oscura ciudad de segundo orden, dentro de un destartado caserón viejo, sobre cuya puerta de entrada, bajo el plafón de la cornisa, veíase un enorme escudo heráldico, y á cada uno de los lados de la puerta unas rejas cuadradas y salientes. Fué un tiempo palacio aquél del tribunal del Santo Oficio, al decir de la tradición, y reinaban allí ese frío uniforme de las ruinas, esos rumores inalterables de las viviendas inhabitadas y esas herrumbres de los parajes húmedos. La fachada posterior de este edificio constituía una de las cuatro líneas de un extenso patio cuadrado, con un pozo de alto brocal en el centro, una parra en forma de pórtico en un ángulo y un macetón de mampostería en el muro frontero á la casa, sembrado de campanillas de colores. Allí, á la caída de la tarde, cuando el sol, hiriendo las anchas hojas de la parra, envolvía en una lluvia de esmeraldas los conornos del zaguán, Flora y Pepito, con algunos niños, daban expansión á sus locos regocijos. Sofía Flora acercó una maceta vuelta al brocal del pozo, encaramándose á ella, entre asustada y burlona, para interpelar á ese duendecillo misterioso que parece residir en el fondo del agua, y cuando pronunciaba una frase volvía la cabeza para no perder el último timbre del eco, y luego lanzaba una ruidosa carcajada, palmoteando alegremente.

En las tardes de Mayo se confunden los gritos de los niños con los trinos de los pájaros. Y es que los pájaros tienen algo de niños y los niños mucho de pájaros. Eran aquellas campanillas blancas, rosadas y azules enhebradas en un largo mimbre que Flora sujetaba sobre la cabeza de Pepito y hallábase así parecido con el «hombre de piedra», frase con la cual distinguía una estatua desmoronada de la plazuela del pueblo.

**

Llegó un domingo lluvioso. El ancho patio se había convertido en alberca. Aquel escueto emparrado percibíase confusamente á través de esas rasgadas cortinas que tejen el polvo y el agua. Mirando el patio por entre las nieblas de los vidrios, asemejábase á un solitario cementerio ante los helechos de los tapias y la cruz de hierro del pozo, colocado como una tumba en el centro de aquél.

Flora y Pepito habían allanado una de las habitaciones altas de la casa, que era estudio de Carlos, revuelto y desordenado todo con la febril curiosidad de los niños; y cada vez que encontraban un objeto cualquiera decían con vivo gozo: «Esto vale para jugar». Debe advertirse que, meses antes, Carlos, precisado á complacer á uno de sus jefes, harto ignorante, encerrábase con éste en aquel cuarto y, convertido en profesor de táctica, explicaba sus lecciones sin grandes resultados. Para ello, y en vista de que no era el rasgo saliente del respetable discípulo esa cualidad notoria que ha enaltecido el General San Miguel en *Los Capitanes ilustres*, Carlos iba alineando sobre la mesa unos doscientos soldados de plomo, que, á su voz, maniobraban en el tablero como un pelotón de reclutas en campo raso; y cuando, por complacencias péfidas del destino, el apurado jefe disponía ciertos movimientos tácticos y la cosa se embrollaba, un puñetazo formidable de éste, como si hubiera caído una bomba sobre los infelices soldados, hacía saltar á todos aquellos héroes de fusible y venenosa condición.

**

Siguiendo los niños la tarea de sus incauciones, ¡oh indescriptible sorpresa! hallaron en los tableros de una arqueológica taquilla y bajo un cúmulo de legajos y mamotretos la caja de soldados, aquella caja que causaba la desesperación del jefe de Carlos y que constituía un verdadero sueño de color de rosa para los dos ángeles... ¡Con qué gritos, con cuántas risas y con qué palmoteos fué celebrado este prodigioso descubrimiento! Hablaban balbucientes á la vez. Sus ojos parecían gusanillos de luz. Era el paroxismo de la alegría en toda su peligrosa manifestación.

Flora, pasados los primeros instantes, se quedó muda con las manos extendidas hacia la caja de juguetes, contemplando fijamente á su hermano, como quien demanda apoyo moral al sentirse desfallecer... Pepito supo imponerse á las circunstancias. Dirigió una mirada varonil á Flora, acercóse á la caja dominando su emoción, la cogió con ambas manos y, sentándose en el suelo, dijo resueltamente:

—Vamos á jugar.

**

El regimiento de Carlós había combatido parapetado tras de la gloria en las primeras avanzadas del ejército. Hallábase el campo cubierto de cadáveres. Ya la noche extendía sus sombras y aún multitud de heridos quedaban por recoger. Un sargento de Albuera, encargado de una ambulancia, encontró en las manos crispadas del capitán un papel que decía:

«Mi querido papá: Desde que te has marchado rezo por ti al acostarme. Estoy muy triste porque no puedo besarte todas las mañanas; pero confío en que Dios te conservará la salud y volverás pronto para darme muchos besos. Ahora soy muy buena porque mamá sufre mucho con tu ausencia... Pepito dice que se aplica para poder escribirte.—Adiós, idolatrado papá; te besa tiernamente tu hija que te quiere.—Flora.»

**

En tanto que una mañana, alegre y hermosa, la madre con mortal impaciencia esperaba el correo, los niños, bajo el tupido emparrado, disponían en largas hileras los reclutas de plomo, que una rúbea cinta de luz, rompiendo por entre los intersticios de las hojas, envolvía en cambiantes irisados y resplandecientes. Ningún juguetillo había merecido jamás las amorosas atenciones que al hallazgo se prodigaban, por ser aquella caja de papá, según decían los pequeñuelos.

Pepito propuso que se diera una batalla. Acogió Flora la idea con entusiasmo. Dividieron los soldados en dos porciones iguales, y los niños tomaron el mando de cada uno de los cuerpos... Una figurilla

con espada en mano é insignias de capitán pasó á las inmediatas órdenes de Flora.

—Este será papá—dijo la niña.

—Bueno. Este será otro general—repuso Pepito eligiendo un especie de confalonier pintado.

—Ahora suena la corneta. Tú hacías como que eras cobarde, y luego se acercaban todos los soldados... Este manda más, y va y le dice...

—¡Talará, talará! ¡Tú no me matabas á los míos, eso no!—decía Pepito.—Primero iban cayendo algunos muertos, y sonaban muchos tiros, pim, pam, y luego tú corrías, y después ¡cataplum! sonaba una descarga.

—Bien; pero papá nunca era cobarde—añadía Flora.

—¡Marchen! ¡Fuego! ¡Paso redoblado!—gritaba Pepito.

Extendióse el combate por toda la línea. El muchacho defendía su puesto como si hubiera heredado el bélico ardor... La rubita, por su parte, no se olvidaba de que aquel muñeco que tenía en la mano derecha era su papá, y por consiguiente se entusiasmaba de lo lindo.

Sucedió una catástrofe inevitable.

—¡Papá puede más, papá puede más!—decía angustiada Flora.—¡Eso no vale!

Pero el jefe del otro bando ya no atendía á razones. Iba derribando á sopapos los soldados de Flora, y reía á carcajadas ante la situación apurada de la niña, predispuesta á llorar, dado el barbarismo de su hermano.

Una chispa de cólera relampagueó en sus ojos azules. Apretó con ira el capitán de plomo, que no había soltado de la mano, se puso de rodillas en el suelo y repartiendo sendos testarazos declaró en dispersión la hueste enemiga.

—¡Jesús! Has matado á papá—exclamó Pepito.

Con efecto, la niña, cegada por el calor de la refriega, había partido en dos mitades la predilecta figurilla.

Flora quedóse contemplando el desastre pálida y con la boca abierta. Después se cubrió la cara con sus manitas y rompió en un llanto ruidoso: ante aquel inesperado desenlace Pepito echó á correr para eludir toda responsabilidad.

Lola acababa de recibir la tremenda noticia. Hallábase en una ancha y oscura sala del piso alto, rodeada de varias amigas, con el espanto en el alma y el frío de la muerte en el corazón, viendo surgir en las sombras como fantasmas del sueño todos los recuerdos de sus floridos amores. Aquella primera cita á la luz de la luna y aquel último beso en torno de sus hijos. La reja de sus esperanzas de niña y el altar de sus juramentos de esposa. Las furtivas miradas en el pórtico de la iglesia, los suspiros cambiados bajo el perfume de los azahares de Andalucía, los celos fingidos al resplandor de las verbenas, los billetes que aportaban quejas y flores, los castillos de oro del porvenir de los niños edificadas por ambos en las veladas del invierno, todo pasaba ante su vista entre nubes de eterno dolor y soledad.

Flora, en aquel momento, llevando apretados en la mano los dos trozos de la figurilla, se acercó lentamente y sollozando á su madre.

La viuda cogió á su pequeña arrebatadamente, la sentó en su regazo, dejó escapar un grito de agonía y, cubriendo el espantado rostro de Flora de lágrimas y besos, exclamó delirante:

—¡Hija, hija de mi alma! ¡Ya no tienes padre!

La niña rodeó con sus bracitos desnudos el cuello de su madre, cobijóse en su pecho y dijo llorando y gimiendo:

—¡Ay, mamita mía! ¡Sí, sí! Yo he matado á mi padre... ¡Pero ha sido sin querer!

ROQUE F. YZAGUIRRE

ANÉGDOTAS Y CHISTES

HISTÓRICOS



A dijimos en los números anteriores que esta interesante sección sólo puede redactarse por los mismos lectores. Cualquier persona conserva en la memoria varios chistes ó sucesos anecdóticos, y si fueran muchas las que enviaran á la Revista cuantos supieran (en gracia al recreo común), habría siempre material sobrante para elegir y confeccionar una sección amenísima.

Así, pues, esperamos que todos nuestros compañeros de carrera y compañeros de armas del Ejército coadyuven á la empresa. Lo mismo en los campamentos que en los cuarteles, en las cámaras de los buques y en los salones y sociedades, tan frecuentadas por el elemento militar, como á bordo de los buques de vela y vapores trasatlánticos, ocurrieron y ocurren lances preciosísimos, sucesos conmovedores, escenas cómicas, hechos heroicos, etc., que fueron y son presenciados por muchos, y retenidos por alguno capaz de relatarlos fielmente.

También aceptaremos gustosos la colaboración de nuestros lectores pertenecientes al elemento civil ó profano, en sus anécdotas y chistes de tierra adentro, contribuyendo á la mayor variedad.

Nos reservamos el derecho de no publicar aquellos trabajos que carezcan de interés, originalidad, cultura, ó de verosimilitud, si no vinieren autorizados por firmas respetables.

Un marinero listo.

Allá por los años del 66 al 68 formaba parte de la Escuadra de Cuba la fragata *Carmen*, y ocurrió en ella la desgracia de que hacien-

do ejercicio doctrinal de fuego en la bahía de Matanzas, reventara uno de los cañones del centro de su batería principal, causando la muerte á varios marineros, hiriendo á otros y produciendo los estragos y confusión propios del caso.

La batería se inundó de humo, de modo que, como en la parte de proa no podían darse cuenta de lo ocurrido, creyendo que se trataba de una granada que había estallado en las proximidades del pañol de pólvora, algunos marineros bisonños, llenos de terror, se arrojaron al agua, abandonando sus piezas, con lamentable desprestigio de la disciplina.

Y el carpintero del buque, que se hallaba inmediato á una de las portas de caza, dejándose dominar también por el miedo del primer momento, luchó desesperadamente contra las arandelas que estaban cerradas, hasta conseguir entreabrir las, cayendo al mar magullado y lleno de arañazos, como no podía ser menos después de haber estado preso entre las hojas de una puerta de esa índole.

Pues bien; el Comandante, tanto ó más indignado por aquel acto de cobardía que pesaroso por las desgracias ocurridas, dispuso que los botes recogieran seguidamente á los que se encontraban nadando alrededor; situóse él mismo en el portalón, acompañado del segundo y oficial de guardia, para cerciorarse personalmente de los que iban sufriendo, cuando entre ellos apareció alguno de esos que por tener cargos especiales á bordo son conocidos y le apostrofaba con los epítetos consiguientes.

Una vez á salvamento el maestro (que era un andaluz de la Isla, fino si los hay), no dejó de enterarse de la escena que se estaba representando arriba, y al poner el pie en cubierta hecho un chupón y plagado de desgarraduras, antes de que el jefe tuviese lugar de decirle algo, volvió la cara hacia atrás como para hablar con él que le seguía y pronunció entre dientes:

—No quisiera sabé más sino quién ha sto el hijo... e su marc que ma rempujao á mí.

Cuentan que el dicho fué tan oportuno y la acción tan cómica, que ninguno de los presentes pudo contener la risa.

Efecto de los bandazos.

Iban tropas de transporte en un buque de guerra, y bajo el impulso de un viento fresco con marejada de través, el barco daba grandes bandazos.

Los pobres soldados, aguantándose malamente, estaban tristes y cariacontecidos, pues el que no se había marcado le faltaba poco.

De pronto, á un balance brusco se destrincó uno de ellos, yendo á dar de bruces contra otro que se había hecho firme en la carroza de una escotilla, y, mirándole con el semblante descompuesto, le dijo:

—Chico... esto va á volcar y nos vamos á derramar por el agua,

Los jamones del inglés.

Estaba dando caza nuestra fragata *Gerona* al vapor *Tornado*, y no había manera de que su primer maquinista—uno de tantos ingleses de quienes éramos tributarios en aquella época—levantara la presión suficiente para que el buque consiguiera su máximo andar; todo se le volvía repetir:

—¡Mocho polvo de carbón!

Esto es: «el carbón está hecho polvo».

Cansado el Comandante de esta resistencia pasiva, le hizo retirar de la máquina, á la que bajó un oficial, quien con la cooperación de varios guardias marinas consiguió en breve, á pesar de la deficiencia del combustible, que el manómetro marcase el número de libras deseado.

El inglés, que era hombre de gran apetito y que, llevando siempre un buen rancho particular en su alojamiento, adornaba su camarote con algunos jamones colgados de los baos, al verse destituido, se limitó á encerrarse en su concha esperando los acontecimientos.

Pero los *michis* (1) se propusieron vengarse del inglés sin perjuicio de la responsabilidad oficial que pudiera caberle por el hecho, y aprovechando que éste tuvo que subir á cubierta para despachar cierto asunto urgente, entraron á saco en su despensa, y en el sitio de los jamones, que se llevaron para saborearlos, le colgaron un cartel que decía:

¡Mocho polvo de carbón!...
¡Pues no comerás jamón!

R. DE LA G.

EXPLICACIÓN DE LOS GRABADOS

D. EDUARDO BUTLER Y ANGUITA, VICEALMIRANTE DE LA ARMADA. —Nació en Cádiz el 9 de Diciembre de 1826. En 5 de Marzo de 1841 ingresó en la Armada como guardia marina de 2.ª clase y embarcó en el bergantín *Plutón*. En el mismo año traspasó al bergantín *Héroo*, luego á la fragata *Cortés*, bergantín *Manzanares*, vapor *Mazzeppa*; en 1842 á la fragata *Esperanza*, donde hizo navegaciones por el Mediterráneo. En 17 de Noviembre salió para Manila de transporte en la fragata mercante *Victoria*, navegando por los mares Océano Septentrional, Meridional, Indico y de Filipinas, y regresó á España tocando en bahía de Tablas. En 1844 y 1845 navegó por el Mediterráneo y Cantábrico. En 1845 ascendió á guardia marina de 1.ª clase, continuando de crucero por el Cantábrico y rías bajas de Galicia. Navegó en el mar de las Antillas, y en 1847 ascendió á Alférez de Navío, regresando á Cádiz. En 1848 volvió á la Habana en la fragata *Isabel II* y navegó en

(1) Por *Michis* entiéndese guardia marina.

varios por la costa Sur de la isla de Cuba, hasta que en 1851 ascendió á Teniente de Navío. Continuó sus navegaciones por el Mediterráneo, costas de Italia y mar Adriático hasta 1857 que volvió á la Habana, en cuyas costas efectuó cruceros persiguiendo á los negreros hasta 1861, que regresó á la Península. En 3 de Mayo de este año ascendió á Capitán de Fragata, volviendo á la Habana y navegando por aquellas costas; se estacionó en Haití á consecuencia de la sublevación de Santo Domingo, luego en la Península, y navegó por el Mediterráneo y el Atlántico en viajes de instrucción hasta 1868, que ascendió á Capitán de Navío, encargándose del mando de la fragata *Asturias*, escuela de marinería, con la que hizo varios cruceros de instrucción. En 1869 tomó el mando de la blindada *Tetuán* para apoyar en Tánger las reclamaciones al Gobierno marroquí. En 1870 fué nombrado Comandante de la fragata *Villa de Madrid*. En 1873 se encargó de la fragata *Almansa*. En 1875 salió para la Habana, y en el *Vasco Núñez de Balboa* navegó por las costas del Centro América, llevando una comisión diplomática para la república de Guatemala. Ascendió á Capitán de Navío de 1.ª clase y tomó el mando de la comandancia general de la división naval de operaciones. En 1877 regresó á la Península. En 1881 volvió á Cuba de segundo Jefe del Apostadero y Comandante general del Arsenal. En 1883 ascendió á Contraalmirante y en 1889 fué nombrado Comandante general de la Escuadra de instrucción. Tiene 2.130 días de mar efectivos y cerca de catorce años de permanencia en América y Asia. Entre los mandos de buques de importancia que ha desempeñado se cuentan las fragatas *Asturias*, *Tetuán*, *Villa de Madrid*, *Almansa*, *Arapiles* y la Escuadra de instrucción. Ha sido Consejero del Supremo de Guerra y Marina y del Consejo de Estado, Director del material, Capitán general del Depósito de Cádiz y en la actualidad Vicepresidente del Centro consultivo de la Armada. Cuenta cincuenta y siete años de efectivos servicios y cinco en su actual empleo. Se halla en posesión de la cruz, placa y Gran cruz de San Hermenegildo, de la de 2.ª clase del Mérito Naval, Comendador de la orden de Carlos III, Gran Oficial de la Corona de Italia, Gran cruz del Mérito Naval, Gran cruz del Salvador de Grecia, Comendador de San Benito de Avis de Portugal y Gran cruz del Mérito Militar.

Es el Vicealmirante más antiguo de la escala activa y goza en el Cuerpo de un gran prestigio y general afecto.

PALACIO DE LA EQUITATIVA.—Este palacio, apreciado en más de cinco millones de pesetas, se halla hipotecado á responder en primer término de los seguros hechos en España.

Todas las pólizas de acumulación de dividendos de LA EQUITATIVA (The Equitable Life Assurance Society of the United States), con plazo de veinte años, vencidos en el año de 1896, han liquidado un producto en efectivo—

Por suma mayor que la totalidad de las primas satisfechas.

Siendo de notar: 1.º Que el indicado reembolso se ha obtenido en vida del asegurado y, por tanto, como ventaja adicional de la protección que durante veinte años ha dispensado la póliza á la familia de aquél. 2.º Que el referido resultado positivamente obtenido se ha logrado lo mismo sobre las pólizas de vida entera, cuya prima es más reducida, que en las de vida veinte pagos anuales, de tarifa más elevada. 3.º Que en las pólizas dotales con acumulación por veinte años, el producto en liquidación representa, además del reintegro de las primas pagadas, un beneficio obtenido sobre las mismas, variable entre 5 y 6 por 100 anual.

* * *

Véanse ejemplos de liquidación de varias pólizas dotales vencidas en 1896.

PÓLIZAS NÚMERO	CAPITAL ASEGURADO	TOTAL DE PRIMAS PAGAGAS	LIQUIDACIÓN EN EFECTIVO
94.591	\$ 2.000	\$ 1.907,20	\$ 3.038,34
95.116	6.000	5.721,60	9.115,02
95.662	2.000	1.933,20	3.066,94
96.201	5.000	4.874	7.714,04
96.743	5.000	4.979	7.840,10
98.346	2.500	2.448,50	3.870,54
98.954	2.000	1.941,20	3.075,94
200.484	5.000	4.766,66	7.595,80
201.158	4.000	4.157,60	6.272,08
201.320	5.000	4.988	7.611,10
204.264	1.000	979,40	1.548,22
204.639	1.000	953,60	1.519,17
204.862	1.000	995,80	1.568,02
204.958	1.000	1.070,80	1.667,22

Esos son los resultados efectivamente alcanzados, que acredita la experiencia de LA EQUITATIVA: los que hayan de conseguirse en adelante dependerán de la experiencia futura de la Sociedad.

La Sucursal de LA EQUITATIVA en España ha pagado á sus asegurados desde 1882, en que fué legalmente autorizada por Real orden de 10 de Octubre de dicho año, al 31 de Diciembre de 1896, la suma de 14.713.520,99 pesetas, en la forma siguiente:

	Pesetas.
Por defunción.....	10.950.756,13
Dotales y acumulaciones vencidas	1.751.135,39
Otros pagos: Dividendos, rentas vitalicias, etc....	2.011.629,47
TOTAL.....	14.713.520,99

Prontitud en los pagos.—Es de toda notoriedad la prontitud con que LA EQUITATIVA satisface sus obligaciones. En oposición á la viciosa práctica, autorizada por la tradición y aun seguida por varias Compañías, de demorar por 60, 90 y más días el pago de los siniestros, estableció la costumbre de pagarlos puntualmente, al recibo de pruebas indudables del fallecimiento del asegurado.

La Sociedad persevera en esa loable costumbre, debida á su iniciativa, y que tan beneficiosa ha sido para las familias de los asegurados.

El progresivo incremento en el tanto por ciento prueba la eficacia y mejora en el sistema establecido de pagar prontamente los siniestros.

ADVERTENCIA

En el número próximo publicaremos un *Estudio crítico* de la Exposición de Bellas Artes, que se acaba de inaugurar en esta corte.

En el mismo número y los sucesivos se reproducirán varios de los cuadros más notables, así como en el presente damos los titulados *La romería del Rocío* y *Heroínas*, de los laureados pintores Sres. Viniegra y Cecilio Pla.

MADRID.—Imprenta de los Hijos de M. G. Hernández, Libertad, 16 dup.º
Fototipia de los Sres. Hauser y Menet, Ballesta, 30.

ESPACIOS PARA LOS ANUNCIOS

PÍDANSE TARIFAS DE PRECIOS Á LA ADMINISTRACION

Media página.

Un cuarto de página.

Un octavo de página.

Un dieziseisavo.

Un treintaidosavo.

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, á doble precio.

Los pedidos de suscripción deben hacerse al Administrador de la Revista, Quintana, 31, ó á los correspondientes 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.