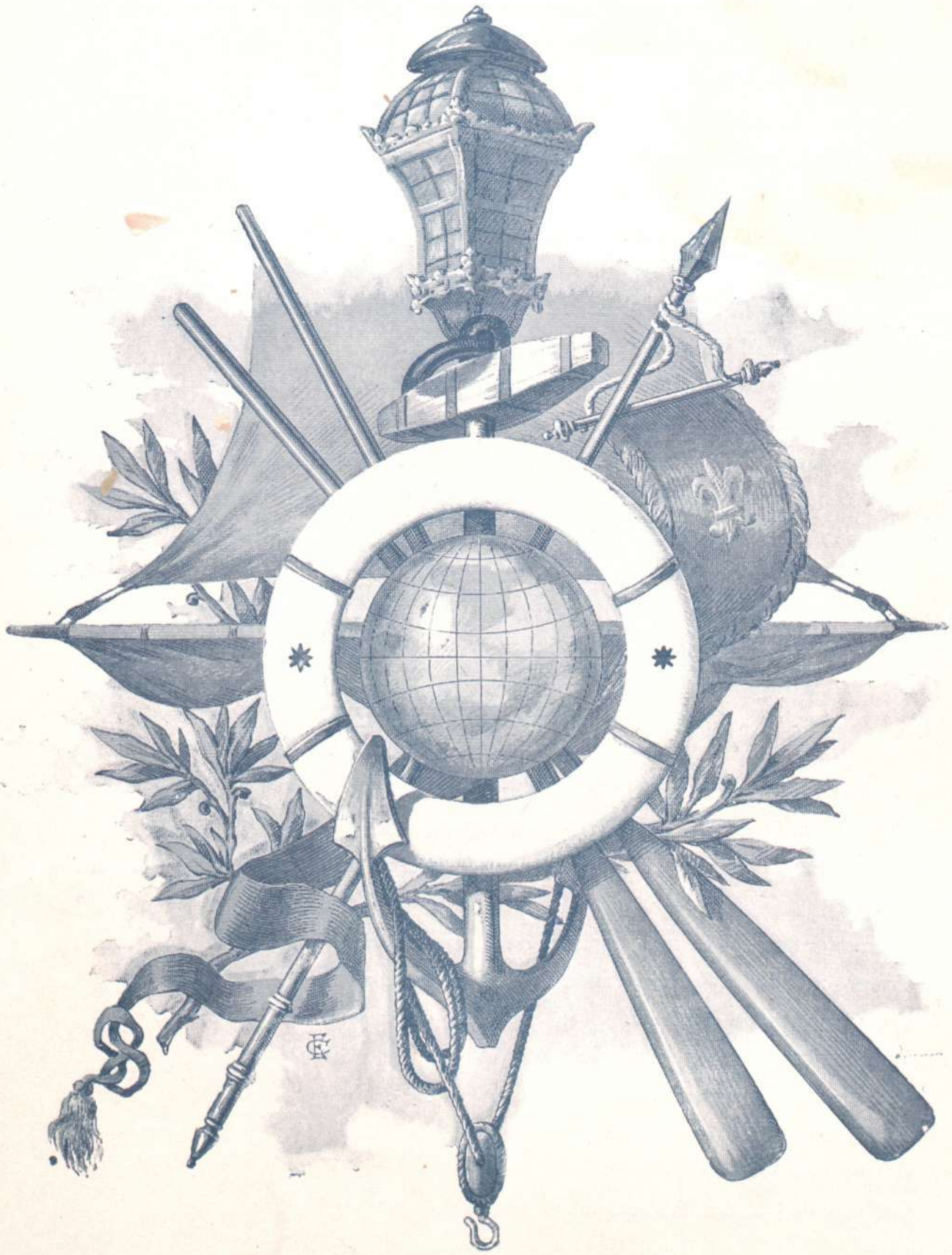
EL MUNDO NAVAL ILUSTRADO



REVISTA QUINCENAL

AÑO I.—NÚM. 7

© Biblioteca Nacional de España

SUMARIO

TEXTO

Crónica naval de la quincena, por *D. Víctor M.ª Concas*, Capitán de Navío.

Marina mercante.—La meteorología y la Marina mercante, por *D. José Ricart y Giralt.*

Nelson en Tenerife, por *D. Ramón Auñón y Villalón*, Capitán de Navío de 1.ª clase.

El Vicealmirante Carranza.

Fiestas del Jubileo de la Reina Victoria y revista naval de Spithead, por *D. Segismundo Bermejo*, Contra-almirante y Jefe de la Escuadra de Instrucción.

Marina española.—El «Cristóbal Colón», crucero acorazado.

Aterramientos de la bahía y del Arsenal de Cádiz (continuación), por *D. Juan Pastorín y Vacher*, Capitán de Fragata.

La pesca de altura, por *D. Ernesto Lyders*, Capitán de la Marina mercante.

Una peregrinación á la Meca, por *D. Francisco Atienza Cobos.*

Academia de ampliación de San Fernando (Cádiz), por *D. Tomás de Azcárate*, Capitán de Fragata.

Teatros y autores, por *Marión Lorbac.*

El terror de los Ministros ó ¡ay de quien te toque! (episodio histórico), por *D. Pedro de Novo Colson.*

Garibaldi en Palermo (1860), por *D. Emilio José Butrón*, Capitán de Navío de 1.ª clase.

Tres parrafitos de crítica literaria (digámoslo así), por *D. Ramiro Blanco.*

Anécdotas y chistes históricos, por *D. José Ortega Zapata* y *D. M. G. V.*

Miscelánea.

Explicación de los grabados.

GRABADOS

Retrato de S. M. la Reina Regente D.ª María Cristina.

Excmo. Sr. D. José de Carranza y Echevarría, Vicealmirante de la Armada.

Excmo. Sr. D. Ángel Fernández-Caro y Nouvilas, Subinspector de 1.ª clase de Sanidad de la Armada.

Marina española:

Crucero acorazado *Vizcaya*, Capitana de la Escuadra de Instrucción.

Crucero acorazado *Vizcaya.* Cañón Hontoria de 28 cm.

Crucero acorazado *Cristóbal Colón.* (En el acto de comenzar sus pruebas.)

Academia de ampliación de San Fernando:

Biblioteca de la Academia.

Gabinete de Física (electricidad).

Gabinete de Artillería.

Gabinete de Química (laboratorio).

Bellas Artes:

Salida de Colón para el descubrimiento de América, cuadro de A. Gisbert.

Generadores multitubulares inexplosibles de Niclausse, instalados en el acorazado *Cristóbal Colón.*

© Biblioteca Nacional de España

El Mundo Naval Ilustrado.

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

AÑO I ❁ MADRID 1.º DE AGOSTO DE 1897. ❁ NÚM. 7

S. M. LA REINA REGENTE D.ª MARÍA CRISTINA

© Biblioteca Nacional de España

CRÓNICA NAVAL DE LA QUINCENA

31 de Julio de 1897.

SUMARIO: El Vicealmirante Beránger y la regeneración de nuestra Armada.—La recompensa del Contraalmirante Navarro y la guerra en las Antillas.—Viaje de los destructores *Terror* y *Furor*.—Fallecimiento del Vicealmirante D. José Carranza y Echevarría.—Maniobras navales de la Escuadras de Francia é Inglaterra.—Acto heroico de un piloto.—Monomanía de actualidad.—Madera incombustible.—Edad de ingreso de los aspirantes á guardias marinas en Inglaterra.—Tiro al blanco.—Naufragio del acorazado ruso *Gangout*.—Fracaso de un dique en los Estados Unidos.—Dale con el *Thurbinia*.

Reconocida por todo el que de buen español se precie la necesidad de engrandecer la Marina de guerra, base principalísima de la prosperidad de la Patria, no es de extrañar que inspire general interés todo cuanto se refiere á la actual regeneración de nuestra Escuadra y que prensa y público busquen con avidez nuevas noticias que se relacionen con tan vital problema.

¿Conseguiremos ver en un plazo relativamente corto una respetable Escuadra en cuyos mástiles ondee la adoradísima bandera española? Sin temor á que se nos califique de optimistas, nos atrevemos á afirmar que ese sueño, tan acariciado por los que conocen lo que significa el poder naval en un país como el nuestro, está en vías de hermosa realización, y gran parte de la gloria que representará este soberano esfuerzo pertenecería legítimamente al Vicealmirante Beránger, actual Ministro de Marina.

Que una nación rica y en paz con sus colonias improvise una Escuadra, si así conviene á sus intereses, no es maravilla; pero que España haga ese milagro precisamente en épocas de honda perturbación política y económica, es un alto ejemplo digno de admiración.

El Sr. Beránger lucha con multitud de obstáculos de índole muy compleja, pero no le invade el desaliento y marcha con pie seguro por la senda que se ha trazado. Actualmente tiene en cartera los proyectos siguientes: á cada uno de los Arsenales y Astilleros del Estado, Ferrol, Carraca y Cartagena, encargará la construcción de un crucero de 3.500 á 4.000 toneladas, acudiendo así, como es justo, al auxilio de aquellos obreros, los más de ellos veteranos, que han prestado á la Patria no pocos servicios; atendiendo á los intereses de la industria particular, se concederá á la casa Vea-Murguía, de Cádiz, la construcción de un crucero blindado de 6.500 toneladas.

Se ha hablado mucho durante la última quincena de otro proyecto, que se decía próximo á realizarse, para construir un acorazado de primera de 12 á 14.000 toneladas, y hasta se le había bautizado por unos con el nombre de *Don Juan de Austria* y por otros con el de *Felipe II*; no tan próximo está el día en que se ponga la quilla á tan poderoso barco, pero sí creemos que está en el pensamiento del Sr. Ministro de Marina, pues dividida la Escuadra en tres divisiones navales, se echa de ver la falta de un acorazado de primera que sirva de unidad mayor en una de aquéllas, como figurarán en ese concepto al frente de las otras dos el *Pelayo* y el *Carlos V*.

También desea el Sr. Beránger utilizar los magníficos astilleros del Nervión, de donde han salido barcos que honran á la industria nacional, y para ello sólo espera á que se resuelva el litigio pendiente entre el Estado y aquella importantísima casa naviera.

Cerraremos esta primera parte de la crónica naval apuntando los siguientes datos: el *Carlos V* debe quedar entregado provisionalmente en Cádiz el día 1.º de Agosto; luego irá al Havre para montar dos cañones de 28 centímetros, y más tarde al Ferrol con objeto de limpiar los fondos y hacer nuevas pruebas de velocidad.

En Tolón ha sido probado con éxito el segundo grupo de calderas del *Pelayo*, y en breve plazo se procederá á colocar las armazones del tercero y cuarto grupo.

El *Cristóbal Colón* no tardará en salir para Mahón, donde se le prepara un brillante recibimiento, y de allí saldrá á los tres ó cuatro días para el Ferrol, incorporándose á la Escuadra; es probable que á fines del mes próximo vaya dicho crucero á San Sebastián y que S. M. la Reina aproveche la recalada de tan hermoso buque en aquel puerto para honrarle con su visita.

Y, por último, el buque *Isabel la Católica*, que regalan los españoles residentes en Méjico, se construirá en el Arsenal de la Carraca; para hacer algunas rectificaciones en los planos han sido devueltos á la Capitanía general de San Fernando.

***

Á propuesta del General en Jefe del Ejército de Cuba, S. M. ha concedido la Gran Cruz roja del Mérito Militar al Contraalmirante D. José Navarro y Fernández, Jefe de nuestras fuerzas navales en las Antillas. Felicitamos al digno Almirante y á la Marina por tan señalada distinción, que estrecha más los vínculos que nos unen á nuestros compañeros del Ejército.

Sigue rugiendo en las Antillas la espantosa guerra entre la civilización y la raza blanca por una parte, representada ésta por peninsulares y cubanos blancos, cuya mayoría está á nuestro lado, y por la otra parte las razas de color, una juventud viciosa y una masa de hombres y mujeres desheredados de la fortuna, decididos á buscarla hasta en los servicios de los más viles menesteres de congos y carabalís, aliados todos con el vómito, sombra funesta del seno Mejicano.

Según noticias de la prensa, llegan á treinta mil los soldados que, presa de mortal fiebre, llenan los hospitales, y aunque se haya exagerado algo el número, quedarán los suficientes para que, sumados con los que convalecen y con los que sienten los síntomas de la terrible enfermedad, hagan sufrir honda pena hasta al corazón menos cristiano.

Por parte del enemigo, las perniciosas, el paludismo y la fiebre de borras, con que el vómito disfraza sus hazañas con los nacidos y aclimatados, aclara las filas de los blancos que militan en su campo, y sobre tanta desdicha el eco repite en todas partes la risa infernal del hombre que lleva en sus venas sangre africana, cuyos blancos y afilados dientes se destacan sobre su oscura tez y por encima de las negras sombras de tanto infortunio en que estriba la esperanza de su presa.

La campaña de la Marina, ingrata como ninguna, y más que la anterior, que es cuanto se puede decir, traspasa los límites del sufrimiento. Aquellos marinos cumplen sus deberes para con la patria, sin regatear, no ya la vida, sino la paciencia, y ruegan á Dios con toda su alma que llegue la hora de desenvainar la espada á todo evento.

***

Los destructores de torpederos *Terror* y *Furor* se destacaron de la Escuadra del Mediterráneo, y haciendo escala en Barcelona, Tarragona, Valencia, Alicante, Almería y Málaga, se dirigen á Cádiz para la limpieza reglamentaria de sus fondos, después de lo cual volverán á unirse á la insignia del Almirante Bermejo.

En todos los puertos citados han tenido los Comandantes que resolver el arduo problema de ir metiendo muchísima gente en muy reducido espacio; tal fué el diluvio de visitantes que cayó sobre los torpederos, dando esto lugar á que pudiera ocurrir un serio conflicto.

***

Tenemos el sentimiento de participar á nuestros lectores el fallecimiento del Vicealmirante D. José Carranza y Echevarría, Capitán general del Departamento marítimo de Cádiz. Este digno Almirante, segundo que fué de la fragata *Blanca* en el Callao y en Abtao, y en la difícil navegación que por aquellos canales hicieron nuestros buques durante la campaña del Pacífico, había conservado su juvenil entusiasmo por los barcos, en los que se hallaba siempre á gusto y como en su natural ambiente. Ha dejado en la Marina un grato recuerdo de caballerosidad.

Enviamos nuestro sentido pésame á sus hijos, distinguidos jefes y oficiales del Cuerpo general de la Armada, los que han dado á su padre la satisfacción de que antes de morir viera honrado su nombre entre los hechos más distinguidos de la campaña de Cuba y Filipinas.

***

Apenas acabada en Inglaterra la revista naval del Jubileo, se diseminará la poderosa Escuadra reunida en Spithead. La mayor parte de los buques volverán á los arsenales, donde serán despedidas sus tripulaciones; otros irán á las estaciones que han abandonado momentáneamente; y por último, con un importante núcleo de 32 buques de combate y otros menores se harán las maniobras navales con que cada año ejercita Inglaterra sus Escuadras, de cuyos movimientos procuraremos tener al corriente á nuestros lectores en los términos consiguientes á esta literaria publicación.

La Marina francesa se prepara también para las maniobras anuales de sus dos Escuadras permanentes del Atlántico y del Mediterráneo, maniobras que serán, sin embargo, en menor escala que las de los años anteriores.

La Escuadra del Atlántico, después de hacer ejercicios tácticos y de tiro al blanco, destacará un crucero sobre Cabo Finisterre de la costa de Bretaña para interceptar el paso á los cruceros *Tage* y *Sfax*, que en representación de una Escuadra que viene del Sur procurarán atacar algún punto de la costa.

La Escuadra del Mediterráneo verificará ejercicios análogos, defendiendo el litoral de una fuerza que se supone viene de Córcega.

El objetivo de las maniobras de este año, según parece, es demostrar la utilidad y empleo de los torpederos, de la defensa móvil, semáforos y vigías de la costa, para poder seguir, en unión de la Escuadra, los movimientos de una flota enemiga.

Estos ejercicios no reflejan con la debida exactitud lo que es de creer que sea una guerra naval; sin embargo, son una gran es-

© Biblioteca Nacional de España

cuela para que vayan formándose ideas y organizándose servicios sobre el empleo de las Escuadras, acerca de lo cual sólo pueden emitirse muy discutibles apreciaciones.

Estas experiencias cuestan muy caras y raro es el año en que no ocasionan grandes averías; pero si las naciones aspiran á poseer una Marina útil necesitan afrontar estas contingencias, si no quieren que el día del peligro todo sean desengaños y agravios contra sus marinos, víctimas expiatorias de los errores y de la ignorancia de sus conciudadanos.

***

Los periódicos han hablado largo y tendido de la muerte del Creso Mr. Barnato, que agobiado de riquezas se suicidó al salir de la isla Madera, tirándose al agua desde el vapor *Scott*, que lo conducía al Cabo de Buena Esperanza, donde tenía los diamantes que ni soñó Montecristo; pero no han dicho que todos juntos esos diamantes no valen el corazón de Mr. Clifford, cuarto oficial del vapor, que á la voz de ¡hombre al agua!, terrible grito que conmueve el corazón de todo hombre de mar, sin saber quién era ni cómo se había caído, y sin quitarse más que la chaqueta, se arrojó al Océano á salvar *al hombre*. Esta acción en un vapor andando 16 millas, y cuyas hélices gemelas, destacándose del costado, recogen todo cuanto cae fuera, destrozándolo, en condiciones que sólo de pensarlo causa horror, es un acto heroico como pocos, más digno de ser relatado que la locura del hombre de los diamantes. De Barnato no se halló el cadáver, ¡Dios sabe si destrozado entre las palas de la hélice! y el *Scott*, que gracias á sus dos hélices pudo girar rápidamente, arrió un bote que recogió al valiente oficial, completamente extenuado, y para el cual, muy pocos segundos después, iban á abrirse las puertas de la eternidad.

***

Hoy, que no hay quien pretenda descubrir la piedra filosofal, el elixir de larga vida y el movimiento continuo, se presenta la obsesión con el carácter de las invenciones científicas, abusando de la paciencia del papel, que lo aguanta todo.

Así es que, según tomamos de una revista científica, Herr Voss, socio de una gran Compañía de Hamburgo dedicada á la construcción naval, y á su vez Voss hombre práctico en dicha construcción, han propuesto cruzar el Atlántico en catorce horas á razón de 190 millas por hora, no sobre un pájaro ni en globo, sino en un vapor.

Esta fabulosa velocidad se obtiene merced á diez hélices por banda; guárdase secreto respecto á los demás detalles. Sería curioso saber dónde pensaría meter el carbón para obtener la fuerza, dato que suelen olvidar la mayoría de los proyectistas, que prescinden de que la fuerza es vapor y el vapor carbón, y que éste tiene volumen y peso, y que ni uno ni otro se meten en poco sitio ni en barcos chicos.

Hay otro innovador que, á pesar de haber mandado, según parece, vapores correos y estar hoy al frente de una Compañía de navegación, propone que el correo no se confíe á las líneas subvencionadas porque van muy despacio, y que de ello se encarguen los destructores de torpederos, que, como es sabido, han alcanzado 31 millas, con lo que conseguirían una gran velocidad en toda clase de tiempo.

Este era el sistema que antiguamente seguían todos los países, confiando el correo á buques rápidos; pero los destructores llevan á lo sumo 80 toneladas de combustible y necesitan 100 para sostener veinticuatro horas su velocidad máxima; de modo que podrían hacer con su carbón todo lo más unas 600 millas y esperar después á que pasara algún buque para que les trajera á remolque. Además, la correspondencia no se compone hoy de un centenar de cartas, y no sabemos dónde podrían llevar las toneladas de papel que conducen todos los vapores correos.

Seguiremos, pues, lo mismo; pero como los inventores salen siempre por el registro de la economía y de los celos oficiales que no quieren reconocer el mérito de sus invenciones, y sucede que cuanto más disparatadas más les aplaude el vulgo, sin duda que los dos en cuestión se quejarán de que no se les reconozca su mérito, sobre todo el alemán, que dirá que si el inventor hubiera sido inglés, seguramente que ya no se verían en la mar más que vapores de 190 millas, décimo más ó menos, no sabiendo que allí existe un respetable Mr. Canuto que, según vimos en la crónica anterior, tiene el privilegio de esta clase de invenciones.

***

Evidentemente, no hay medio de descansar con esos inventores. Ya tenemos otra pelota en el tejado con la madera incombustible, que á la chita callando habían adoptado ya los americanos y japoneses, y que el Almirantazgo inglés ha ordenado que se experimente en Chatham á toda prisa.

Tiempo hace que se reconoce el peligro del fuego con la madera, lo que puso en evidencia la guerra chino-japonesa, y aunque se ha suprimido cuanta es posible, sin embargo, no se puede suprimir toda, so pena de convertir la vida penosa de los buques modernos en un martirio que causaría más bajas que la guerra.

Para que la madera se haga incombustible se la coloca en un tubo, se hace el vacío en él y por medio de vapor á altísima temperatura se le quita la parte acuosa; en seguida se le da un baño de ciertas sales que impiden que despida gases, y, por consiguiente, que forme llama.

Según parece, el resultado es muy notable, y aunque no lo fuera por completo, con tal que la madera fuese perezosa para prender el fuego lograríase una gran ventaja, pues daría tiempo para acudir al peligro, lo que equivale casi á suprimirlo.

La madera así preparada es muy dura, pesa el 15 por 100 más, y, según los inventores, tiene todas las condiciones apetecibles respecto á duración, tenacidad, etc, etc.; debiendo, sin embargo, advertir que una cosa es que no arda ni haga llama y otra que el fuego no la destruya, como así sucede; pero á pesar de todo, si resulta verdad será un beneficio incalculable para todas las marinas, y especialmente para la militar, que se ve amenazada de vivir dentro de cajas de hoja de lata.

Postdata.—Olvidaba decir á ustedes que el precio es un 50 por 100 más que la madera ordinaria, lo que ruego se sirvan conservar secreto para que no se entere el Ministro de Hacienda.

***

El Almirantazgo inglés, de una plumada acaba de cortar el nudo gordiano tan discutido en todo el mundo sobre la edad de ingreso de los aspirantes á guardias marinas, disponiendo que desde el próximo Diciembre el máximo de edad de ingreso en la Escuela Naval sea de quince años y medio.

Con esto, dicen los partidarios de la rebaja de edad, se pondrá un límite al sistema de educación calificado en Inglaterra de *cramming*, que significa atestar, embutir de ciencia á la juventud cuando no está en edad para recibirla, y lo cual puede aplicarse sin comentarios á todas nuestras academias civiles y militares de carácter científico.

Esta medida, al parecer tan sencilla, es de inmensa trascendencia para corregir el defecto que se observa en todas las Marinas del mundo, en que se llega á los empleos superiores en los límites de la edad madura, y por lo que en los centros profesionales será tema de amplia discusión.

Con respecto á la cuestión de edad, nada hay que decir, porque la ventaja es indudable; pero si, como parece, no se han rebajado ó disminuído los estudios al propio tiempo que la edad para el ingreso, ocurre pensar que, una de dos: ó dichos estudios eran escasos, ó si no lo eran resultarán ahora sumamente dificultosos para los jóvenes aspirantes.

Sin embargo, en esto, como en todo, es muy difícil apreciar lo extranjero en su verdadero valor; en lo ajeno sólo podemos ver la superficie, y hay que tener en cuenta que en todo organismo ó corporación no hay nada que no obedezca á un orden establecido, cuya máquina es imposible juzgar sin conocer desde el más grande al más pequeño engranaje.

Subsiste, pues, el dilema de que para hacerse á la vida de la mar son necesarios los pocos años, y para adquirir los conocimientos hoy indispensables es preciso bastante edad; que cada día se reconoce como más necesario que los oficiales y jefes sean jóvenes, para que tengan el vigor físico necesario á la ruda vida de la Marina militar, y que es también indispensable un caudal de conocimientos que antes no eran precisos. Problemas arduos que envuelven cuestiones sumamente complejas, que quizás admitan remiendos, pero que dudamos tengan remedio radical.

***

Gran disgusto muestran los periódicos británicos por el mal resultado del ejercicio de tiro al blanco hecho por la Escuadra inglesa. Parece ser que los cañones de 110 toneladas del *Sans Pareil* y *Benbu* dispararon seis y siete tiros cada uno y ninguno hizo blanco. El *Camperdown*, de quince tiros seis blancos; el *Ramilies*, de veinticinco tiros ocho blancos; el *Rodney*, de diez y seis tiros ninguno, y el *Colossus*, uno de diez y siete; todos ellos con los cañones de 67 toneladas.

El *Inflexible*, de ocho tiros ningún blanco, y el *Dreadnought*, lo mismo. Los cañones de tiro rápido tampoco lo hicieron mejor, y sólo los cañones de 15 centímetros dieron un blanco por cada cuatro tiros.

¡Y falta que aún esto sea rigurosamente exacto!

***

El día 24 de Junio, á las cuatro de la tarde, el acorazado ruso *Gangout* tocó en un bajo en el golfo de Finlandia; se le abrió un gran boquete en el fondo y tumbando sobre la banda de babor se sumergió en 25 metros de agua y se perdió totalmente, pero salvándose antes toda su tripulación.

Al ocurrir el siniestro estaba á bordo el Almirante Tyrtoff y el comité de artillería, lo que hace suponer que se trataba de experiencias de tiro, ocurriendo el siniestro en sitios muy peligrosos

© Biblioteca Nacional de España

Excmo. Sr. D. JOSÉ DE CARRANZA Y ECHEVARRÍA
Vicealmirante de la Armada
† en San Fernando el 22 de Julio último.

© Biblioteca Nacional de España

para la navegación, en donde se metió el acorazado contra la opinión de los prácticos finlandeses.

El *Gangout*, construído en San Petersburgo en 1890, desplazaba 6.592 toneladas, tenía un blindaje de 40 centímetros en la flotación, siendo más que nada un poderoso guardacostas, pues su andar y el radio de acción eran bastante limitados, siendo una pérdida de importancia para Rusia.

Sensible es este accidente para la Marina rusa, que será allí comentado, seguramente, mucho menos que suelen serlo aquí, no ya catástrofes, sino pequeños contratiempos, que son el fruto natural del servicio y de los riesgos inherentes á la tan difícil navegación militar.

***

El dique seco construído en Puerto Orchar, de los Estados Unidos, y que ha costado un millón de duros, ha dado señales de completa destrucción.

El acorazado americano *Oregón*, que entró en dicho dique, tuvo que salir inmediatamente por enérgica disposición de su Comandante, pues apenas gravitó sobre los picaderos, cuando los costados del dique empezaron á hacer movimiento, amenazando una catástrofe.

***

No hay publicación que en cada número no dedique ocho líneas al *Thurbinia*: hasta los partes oficiales no se cansan de repetir que en Spithead cruzaba las líneas á 30 y 32 millas, velocidad que los detroyers obtienen sólo momentáneamente y en pruebas, y la que no han de volver á alcanzar.

No hay duda que el *Thurbinia* causa sorpresa á los que lo ven, y sobre ello puedo decir por mi parte que lo hallo muy natural por la que me causó en Chicago, donde por primera vez vi funcionar la turbina Lewal; esta turbina y las bellas americanas del Far-West eran sin duda lo único admirable de la Exposición.

VICTOR M.ª CONCAS
Capitán de Navío

MARINA MERCANTE

LA METEOROLOGÍA Y LA MARINA MERCANTE

El conocimiento de las leyes que rigen las dos circulaciones, la atmosférica y la oceánica, podemos decir que es de nuestros días, sin que esto signifique que se haya dicho la última palabra respecto á esta interesante rama de la Física, como lo demuestran las dos escuelas llamadas ascendente y descendente para explicar los torbellinos la última defendida con tanto tesón por el ilustre Mr. Faye. Hace poco más de medio siglo que los marinos solamente conocían la existencia de los *alíseos* y las *monzones* de los mares de la India y de la China, y aun los conocían muy rudimentariamente, con conceptos erróneos transmitidos por tradición.

El comodoro Maury, cuyo nombre es conocido por todos los marinos, hace medio siglo que hizo un llamamiento á los navegantes de todas las naciones para que le remitieran los *diarios de navegación*, en los que constan las afecciones meteorológicas acaecidas durante el viaje. Hizo notar que era lástima que se perdiera tan gran arsenal de observaciones, pues, recogidas y estudiadas, podrían dar luz para investigar el régimen de los vientos y corrientes de cada región oceánica, y luego, como una consecuencia, sería fácil establecer los derroteros más convenientes, fundándose en los datos más científicos. En su circular dijo que confiaba mucho en que, sustituyendo este método á la antigua rutina, se disminuirían de una manera notable las travesías en la mayor parte de los viajes. Y así resultó, con éxito aún mayor que el esperado. El buque *Wright*, de Baltimoore, mandado por el capitán Jackson, fué el primero que siguió las indicaciones del gran Maury: salido el 9 de Febrero de 1848 del mencionado puerto, cortó la *línea* á los veinticuatro días de navegación, siendo así que antes esta travesía exigía comúnmente cuarenta y un días. Era una ganancia de casi un 50 por 100, que traducida en metálico vale mucho.

En un país como el de los yankees, que sólo vive para calcular y explotar honradamente, ó... explotar siempre, la noticia del viaje del *Wright* fué el éxito de la obra de Maury. Llegáronle los diarios de navegación en gran número; así es que sus cartas meteorológicas se completaron muy pronto y se vulgarizaron, no tan sólo entre los americanos, sino que también entre todos los marinos extranjeros, á quienes se estimulaba con regalos.

La travesía de Nueva York á San Francisco de California exigía por término medio ciento ochenta días, que quedaron reducidos á ciento treinta y cinco siguiendo las indicaciones de Maury, y luego los famosos *clippers* aún consiguieron más economía, verificando travesías de noventa días. El ejemplo más notable de economía de tiempo lo dió el viaje á la Australia. Desde Inglaterra á Sidney, un buque dirigido según la antigua rutina no necesitaba menos de ciento treinta á ciento cincuenta días de navegación, de manera que el viaje redondo exigía trescientos días, no contando las demoras en los puertos. Cuando Maury fué á Inglaterra para tomar parte en el primer Congreso de meteorología marítima, que se celebró en Bruselas el día 13 de Agosto de 1853, prometió á los comerciantes y á los marinos ingleses, como premio al concurso que prestaron á su obra, disminuir en un mes la travesía á la Australia y una economía mayor aún en la travesía de vuelta, lo que, traducido en otros términos, significaba disminuir en un 25 por 100 la distancia de Inglaterra á su rica colonia. Maury señaló la ventaja que resultaría haciendo de los viajes á la Australia una circunnavegación del globo, esto es, doblar el cabo de Buena Esperanza en la travesía de ida y volver por el cabo de Hornos, como verifican en nuestros días los vapores de la línea Shaw Sawill & Albion, que van á la Nueva Zelanda desde Liverpool. La profecía de Maury no tan solamente se cumplió, sino que la economía alcanzó el 50 por 100.

Veamos si estos beneficios son dignos de ser tenidos en cuenta por el comercio.

El tipo de flete para Australia es, como un promedio, de media peseta por tonelada y día; admitamos que el tonelaje de los buques destinados á esta línea sea, por un término medio, de 1.400 toneladas, y admitamos solamente una economía de treinta días en la travesía, para quedar por debajo de la realidad, y veremos que cada buque economizará por travesía 21.000 pesetas. Aunque la mayor parte del tráfico se hace por medio de los buques de vapor, no obstante la Marina de grandes veleros se desarrolla, y no es exageración decir que de los puertos de la Gran Bretaña salen todos los años 2.000 grandes veleros con destino á la Australia y Nueva Zelanda, y haciendo el cálculo, nos encontraremos con una economía de 42 millones de pesetas.

Según el doctor Buist en una Memoria que presentó á la Asociación Británica para el adelanto de las ciencias, la economía que beneficiaba el comercio inglés de la India por las derrotas más cortas era de 400.000 libras por año, hace de esto veinte años. Y en la actualidad, sin exageración de ninguna clase y teniendo en cuenta el aumento de la Marina velera para largas travesías, el ahorro que goza el comercio marítimo, gracias á las modernas investigaciones acerca de los vientos y corrientes, pasa de 5.000.000 de libras esterlinas por año, suma enorme que se debe por entero á la Meteorología.

Bien demostrado queda que la ciencia del tiempo y el arte de ganar dinero por el cambio de mercancías entre puntos distintas del globo no son entre sí tan extraños como parece á primero vista. Ya en los tiempos de Maury una revista económica titulada *Merchants Magazine* publicó un curioso cálculo por el cual se demostraba que con las nuevas cartas de vientos y corrientes el comercio de la gran república obtenía un beneficio anual de cuatro y medio millones de dollars.

Continuemos la enumeración de los casos en los cuales la Meteorología presta señalados servicios al comercio.

La Marina paga cada año un terrible tributo al Océano. Todos los años el mar se *come* más de mil buques con sus tripulaciones. ¡Unas veinte mil víctimas cada año!

Y estas cifras, que pertenecen al conjunto de todas las Marinas, no son exageradas cuando nos referimos á las desgracias y pérdidas que una sola tempestad puede ocasionar á una sola comarca. En 28 de Octubre de 1880 recaló en las costas de Bélgica y Holanda una tormenta que ocasionó la pérdida de 300 buques y la muerte de 2.000 marineros. El famoso huracán que barrió las Antillas en 1780, conocido aún por el *grande huracán*, tal es el recuerdo que dejó, causó más de 30.000 víctimas. Sólo en la isla de Santa Lucía murieron 6.000 personas y quedó destruída la Escuadra inglesa del Almirante Rodney; en la Martinica quedaron sepultadas 9.000 personas.

En 10 de Septiembre de 1896 y en 18 de Junio último descargaron en la vecina república dos tornados que ocasionaron desgracias numerosas y pérdidas de cuantiosos intereses, durando aún el pánico de tantas calamidades.

¿Acaso no es posible disminuir este gran número de siniestros? Trescientos buques perdidos con sus tripulaciones en pocas horas y dentro de una zona relativamente pequeña, es horroroso. Todavía recordamos con dolor la tormenta que sumergió al *Reina Regente* casi á la vista del puerto de su destino. Aquí no hay solamente una cuestión de interés comercial: ante todo se trata de una cuestión de humanidad.

En el estado actual de la ciencia bastante se puede hacer para disminuir tantas desgracias, pues una tempestad no es como una perturbación sísmica que se presenta de momento, sin tener medios hábiles para predecir su aparición. Las tempestades exógenas se desarrollan gradualmente; su formación dura á veces muchos días; luego tienen movimiento de traslación, siguiendo en general unas trayectorias de forma conocida, con una velocidad que sólo por excepción pasa de diez leguas por hora; esto es, menos que la velocidad de un tren expréss que no sea español.

© Biblioteca Nacional de España

Los países occidentales de Europa se encuentran en una situación desfavorable con respecto á la previsión del tiempo, por venir todas las tempestades del W., y de este lado no tenemos islas próximas y en número suficiente para poder recibir avisos cablegráficos del paso de los huracanes. Hé aquí por qué muchas veces nos sorprenden huracanes nacidos en medio del Atlántico, resultando siniestros tan sensibles como el del *Reina Regente*, que seguramente fué el mismo temporal que causó la pérdida del bergantín *Segundo Romano*, del comercio de Barcelona.

Las Bermudas, las Azores, las Canarias, la Madera y Feroe son archipiélagos cuya situación es verdaderamente providencial para avisar el paso de los huracanes á la vieja Europa y el lugar probable del recalo de los mismos. Todos estos archipiélagos tienen unión cablegráfica con Europa, faltando solamente la comunicación del cabo Farewell y de Islandia para tener una buena red de observación en el Atlántico.

Desde las Bermudas, Azores y Madera se remiten diariamente avisos del tiempo al Observatorio central meteorológico de París, siendo de lamentar para el buen nombre de España que en las listas diarias del tiempo no se lea el nombre de Canarias, lo que hace suponer que no tenemos allí quien se cuide de este importante servicio que tanto nos interesa, pues son muchos los huracanes en invierno que siguen una trayectoría muy baja, entrando en el saco de Cádiz, después de haber dejado sentir su influencia en las islas occidentales del archipiélago canario.

Los huracanes que se despiden de las costas de los Estados Unidos todos siguen, por regla general, el rumbo NE. ó NNE., y el Observatorio de Washington avisa á Europa las características de estos meteoros, cumpliéndose la predicción en más de un 75 por 100 de los casos. Pero los huracanes que se forman lejos de la costa americana se presentan en las costas occidentales de Europa sin previo aviso; hé aquí por qué tienen tan grande importancia las estaciones meteorológicas establecidas en los archipiélagos atlánticos antes mencionados.

En todas las costas occidentales de Europa hay establecido un servicio de señales convencionales á cargo de las Capitanías de puerto, de los faros y semáforos, para avisar á los navegantes las particularidades del tiempo. En Inglaterra, Alemania, Holanda y Dinamarca estos centinelas meteorológicos son en gran número, por ser muy tempestuosos aquellos mares y también por ser tan largas las noches de invierno y ser las costas bajas y rodeadas de peligros hidrográficos.

Se publican cada día boletines meteorológicos del tiempo en Londres, París, Bruselas y Hamburgo, poniéndose á la vista del público en todas las oficinas marítimas, en los faros y semáforos que tienen comunicación telegráfica.

En España vamos muy atrasados en todas estas manifestaciones del progreso, y por mal entendidas economías no existen servicios que probablemente evitarían pérdidas de vidas y haciendas.

En el Observatorio de San Fernando hay establecido un centro meteorológico que remite por correo á las Capitanías de puerto un boletín diario que para la previsión del tiempo no tiene ningún valor, pues los meteoros que nos ocupan, en general, corren más que el correo. Antes aquel centro enviaba á las mismas oficinas de Marina telegramas que tampoco servían para poder formar cartas sinópticas del tiempo. Supongo, y estoy certísimo de ello, que si el Gobierno subvencionara al Observatorio de San Fernando con la cantidad necesaria, nuestros dignísimos Oficiales de la Armada harían, por lo menos, lo que hacen los extranjeros, pues no son de pasta diferente; pero sin dinero *no sale la ciencia*, y como una muestra del amor al progreso que tienen nuestros Gobiernos, basta con decir que se ha suprimido la mezquina gratificación de 25 pesetas mensuales que se daba á los Ayudantes de Marina encargados de los Observatorios meteorológicos de las Capitanías de puerto y que el Centro meteorológico de Madrid recibe la subvención de 10.000 pesetas, con las cuales no hay ni aun para sufragar los gastos de impresos. Y así anda ello. En las Capitanías de puerto se iza bandera roja, como para decir *no salgan de casa, que llueve*; pues de poco ó nada sirven á los marinos aquellas señales.

A muchos marinos les costó comprender que los huracanes obedecían á ciertas leyes que, bien entendidas, hasta puede darse el caso que un huracán favorezca la derrota de la nave. No hace muchos años, pues es de mi tiempo, que, en la Marina catalana al menos, los buques no salían para las Antillas durante los meses de verano, y los que se encontraban allí no se movían de puerto por temor al *equinoccio*, creídos que solamente había un huracán cada año, y si alguna vez llegaba á sus oídos la noticia de haber reinado un segundo huracán, unos pilotos lo ponían en duda y á los otros causaba admiración. Luego ya se atrevieron los buques á salir á la mar en época de *equinoccio*, pero las tripulaciones ganaban mayor sueldo. Generalmente los *compañeros* ganaban 16 pesos en vez de 13 y los *mozos* 14 en vez de 11.

Con las exigencias económicas de la Marina de vapor ya no queda nada de aquellas costumbres. La Meteorología reina en los cuartos de derrota de todos los buques, y los Capitanes, confiados no tan sólo en su ciencia, sino también en el hélice, que les permite escapar del vórtice, navegan en todo tiempo y por todos los mares.

Al sabio Padre Benito Viñas debemos que en nuestra Marina se haya vulgarizado la teoría de los huracanes y la importancia que tiene el estudio de las nubes, no siendo menos apreciados los trabajos que sobre lo mismo han salido de la pluma de otro sabio jesuita, el Padre Federico Faura. El primero como director del Observatorio del Colegio de Belén de la Habana, y el segundo como director del Observatorio de Manila, han dejado un nombre imperecedero en los anales de la ciencia, y á sus tumbas se han llevado el agradecimiento de la gente de mar. ¡Que el Señor los tenga en gloria!

Algunas veces los marinos, con una temeridad muy reprobable, para halagar á sus armadores que, legos en ciencias, creen que aquel acto de sus Capitanes es demostración de pericia, no hacen caso de los avisos meteorológicos y salen á la mar, resultando á veces que son víctimas de su imprudencia. Uno de los ejemplos que demuestra esto que decimos lo encontramos, entre otros, en el temporal de Octubre de 1890, que fué previsto y anunciado como causante probable de desgracias por su potencia excepcional, por los Observatorios de Nueva York, París, Londres y Bruselas, haciendo las señales convenidas las Capitanías de puerto, los faros y los semáforos. Pues á pesar de esto, engañados por las apariencias de buen tiempo, ni un solo Capitán retardó la salida del buque, resultando la pérdida de más de 300 buques en los mares del Norte, particularmente en las costas inglesas.

En el interesante libro del marino francés Mr. H. Bridet sobre los huracanes del hemisferio del Sur se lee el siguiente caso, muy curioso: se anunció la llegada de un huracán á los buques fondeados en la rada de San Denis (isla de la Reunión). Para escapar del peligro se hicieron á la mar los buques en número de cuarenta y dos. Cuatro de los Capitanes adoptaron desde un principio las maniobras que dictan las modernas instrucciones y volvieron al puerto sin averías de significación. Otros cuatro Capitanes adoptaron las reglas algo tarde y escaparon con averías, y los treinta y cuatro buques restantes naufragaron, desapareciendo muchos de ellos. Las Compañías de seguros pagaron 1.778.637 francos por pérdidas de cascos y 1.590.245 por pérdida de mercancías. Además hubo que lamentar la muerte de 55 hombres. Tales son los desastres, dice Mr. Bridet, causados por la ignorancia de la ley de las tormentas; sólo 1.000 francos de pérdida para cada buque que maniobró bien, y 100.000, término medio, para cada buque que siguió la vieja rutina.

A las Cámaras de comercio y á las Compañías de seguros les corresponde gestionar que por el Estado se atienda, como exigen la ciencia, la humanidad y la riqueza pública, á la Meteorología para el servicio de la navegación.

JOSÉ RICART Y GIRALT

Barcelona 16-VII-97.

Nelson en Tenerife.

La Escuadra del Almirante Jerwis, después de su triunfo en San Vicente, había continuado cruzando por las costas de la Península y establecido el bloqueo de Cádiz, en donde los vencidos habían tomado puerto para reparar sus averías.

Nelson, que acababa de ser ascendido á Contraalmirante, con el vigor de sus cuarenta años no cumplidos, emprendedor é inquieto por naturaleza, con la emulación de la gloria alcanzada por otros Almirantes de su nación, aguijoneado por los impulsos de aquel genio marino y guerrero, que con razón sentíase superior á las empresas que hasta entonces se le habían confiado, conformábase difícilmente con la pasividad del cargo subalterno que desempeñaba en la paciente y deslucida ocupación de bloquear Escuadras que no daban señales de moverse.

Jerwis, que conocía y apreciaba las aptitudes singulares de su animoso subalterno, esperaba ocasión en que poder utilizarle en lances de más riesgo y más en harmonía con su espíritu inquieto y su constante afán de distinguirse.

Un grumete malayo, que procedía de una presa, hizo al Contraalmirante la indiscreta revelación de que dos naves españolas pertenecientes á la Compañía de Filipinas y procedentes de Manila, con valioso cargamento, debían recalar en plazo breve en Santa Cruz de Tenerife, como punto obligado en donde recoger noticias y alguna orientación sobre las fuerzas enemigas antes de aventurarse á ciegas en las aguas de nuestra Península.

Aquella revelación sencilla fué para Nelson rayo de luz y punto de partida para meditaciones sobre empresas tan pronto concebidas como expuestas al Almirante en Jefe.

Acaso aquellas naves confusamente descritas por el torpe malayo eran las portadoras de un tesoro tan perjudicial para Ingla-

© Biblioteca Nacional de España

terra en las arcas del Rey de las Españas, como adecuado para satisfacer las necesidades de la Armada británica.

La Escuadra de Jerwis, aun reducida en algunos de sus buques, era muy suficiente para impedir la salida á los maltrechos navíos de Mazarredo, que había obtenido el mando después de la destitución de Córdoba.

¿Por qué no apoderarse del tesoro embarcado en las naves españolas, que debían encontrarse indefensas en Santa Cruz de Tenerife?

La sencillez y utilidad de aquella empresa, exagerada por la fogosa exposición de Nelson, penetró fácilmente en el ánimo reflexivo de Jerwis y autorizó al Contraalmirante para que, con cuatro navíos ligeros y cinco buques menores, llevase á cabo la proyectada expedición, en tanto que él permanecía frente á Cádiz con el grueso de la Escuadra, á la que había de reunirse luego triunfante y portador de aquel cuantioso y anhelado tesoro.

Destacóse, pues, la división de Nelson, compuesta de los navíos de 74 cañones *Teseo* con la insignia, *Culloden* y *Celoso;* el *Leander*, de 50; las fragatas *Seahorse*, *Esmeralda* y *Terpsicore*, de 38, 36 y 32 respectivamente; el cúter *Fox*, de 14, y la bombardera *Rayo*, montando entre los nueve buques 393 cañones y llevando á prevención 2.000 hombres de desembarco, por si las circunstancias permitían dar un golpe atrevido que asegurase á la corona de Inglaterra la posesión de alguna de las Islas Canarias.

El día 20 de Julio de 1797, á la vista del Pico de Teide y á bastante distancia para no ser divisado por los vigías de la costa, ordenó Nelson *pairear*, reunió á sus capitanes á bordo del *Teseo* y cada vez más encariñado con poder ofrecer á su patria la posesión de una de las Canarias, dió á conocer sus planes de conquista en la siguiente forma:

Doscientos hombres de cada uno de los navíos de 74 trasbordarían á las fragatas y aumentados con 100 de cada una de ellas y con 100 artilleros del cúter y la bombardera, compondrían una fuerza de 1.000 hombres dispuestos para el desembarco. Las de cada buque irían á cargo de su respectivo Comandante y todos ellos á las órdenes del Capitán Troubridge, que lo era del *Culloden*. Los buques quedarían á cargo de sus segundos respectivos.

Hecho el trasbordo de la gente, avanzarían las tres fragatas y la bombardera hasta fondear de noche, sin ser vistas, en una ensenada al NE. de Santa Cruz, frente al valle del Bufadero, donde desembarcarían los 1.000 hombres, se apoderarían por sorpresa del fuerte de Paso Alto, próximo á ella, avanzarían sobre la población y el Capitán Troubridge enviaría al Gobernador una intimación firmada por Nelson, en la cual le exigía que en el término de media hora y bajo pena de destrucción de todas las poblaciones del archipiélago accediese á las siguientes condiciones:

1.ª Entrega de la fragata *Príncipe de Asturias*, perteneciente á la Compañía de Filipinas, su cargamento y todos los de la misma procedencia que se hubiesen desembarcado en Santa Cruz.

2.ª Entrega de los fuertes, artillería y armas de todas clases, excepto las espadas de los oficiales. La guarnición sería transportada á España en libertad.

Con estas condiciones no se exigiría tributo alguno, se respetaría la religión católica, y las autoridades civiles, bajo un Gobernador inglés, continuarían administrando según las leyes del país, á no ser que los habitantes prefiriesen otras.

Grande era de ordinario la previsión de Nelson, y es por lo tanto necesario suponer que aquellas instrucciones, que hasta nosotros han llegado como documentos históricos, tendrían su natural complemento en las verbales que aquella noche daría á sus Capitanes, porque si hubiéramos de juzgar solo por las escritas, más parecían dictadas para un simulacro que para una operación de guerra, pues no se mencionaba en ellas la posibilidad del menor inconveniente, ni aun el de la resistencia material, tratándose de una plaza fortificada y de una empresa marítima en que la naturaleza misma había de oponer, como en efecto opuso, no pocos ni pequeños obstáculos.

Verificados los trasbordos y todos los preparativos durante la mañana del 21 y puestas en vela las fragatas, la dirección y la fuerza del viento se encargaron de ocasionar el primer contratiempo para la realización de los planes del Almirante, pues no habiendo logrado aproximarse en toda la noche al lugar señalado para el desembarco, la amanecida del 22 descubrió á los defensores el intento, más manifiesto aún porque, creyéndolo Nelson realizado, forzó de vela con los navíos y amaneció con ellos, excepto el *Leander*, próximo á las fragatas, que entonces comenzaban á verificarlo tardía é inútilmente, puesto que ya los españoles se habían adelantado á ocupar las alturas y á reforzar la batería señalada como primera presa.

Después de ineficaces tentativas débilmente apoyadas por los cañones de la escuadra, que había tomado fondo muy lejos de la playa, reuniéronse de nuevo los Comandantes á bordo del *Teseo*, y manifestóles Nelson que, aunque consideraba fracasado su primer intento, era ya indispensable, por honor de su Rey y de su nación, apoderarse de la plaza, *para persuadir á los españoles de que nada había insuperable para la Marina británica.*

Poseído de aquella arrogancia, que tan en desacuerdo estaba con el fracaso ya evidente de su primera tentativa, ordenó el Almirante el reembarco de las fuerzas y volvió á dar la vela, permaneciendo sobre bordos á la vista de tierra hasta el 24 á las seis de la tarde que, reunido ya el *Leander*, volvió á fondear con los nueve buques dos millas hacia el Norte de la plaza, permaneciendo en silencio hasta las siete, que una de las fragatas rompió el fuego contra el fuerte de Paso Alto, con el fin de atraer la atención sobre aquel punto y verificar por otro el desembarco á favor de la oscuridad de la noche.

Con efecto, á las doce de ella volvieron á repartirse los 1.000 hombres entre los botes de la escuadra, el cúter y una chalana del país, de que se habían apoderado, y se destacaron de los navíos sin otras instrucciones que desembarcar simultáneamente por el muelle y dirigirse á la plaza principal, donde permanecerían formados hasta que fuese contestada la intimación dirigida al Gobernador ó transcurriese sin contestación la media hora señalada en ella.

Las instrucciones conocidas de este día no eran, pues, más previsoras que las del 22, y el éxito correspondió á la imprevisión, no obstante el heroísmo de los asaltantes.

Avistados los botes por la fragata de la Compañía de Filipinas, que era la más lejana de tierra, y hecha por ésta la señal convenida con los fuertes de San Antonio y Paso Alto, rompieron éstos el fuego sobre los grupos de la escuadrilla, que quedaron rápidamente deshechos y desorganizados, tomando, los que no zozobraron, distintas direcciones.

La mayor parte de ellos, desconociendo las condiciones de la rada y las marcas para dirigirse al muelle, arrastrados por viva corriente, fueron á caer al Sur de la Ciudadela, donde, en lugar de cómodas escalas y tímidos habitantes, encontraron cuarenta piezas de artillería vomitando metralla y una fuerte resaca que hizo estrellarse sobre los arrecifes buen número de embarcaciones, é inutilizó la mayor parte de las municiones de las demás, al mismo tiempo que la artillería de los fuertes echaba á pique el cúter y hacía perecer ahogados los 180 hombres que conducía.

Justo es que, al referir este primer desastre, consagremos también un tributo de admiración al valor demostrado por nuestros enemigos que, á través de una lluvia de metralla y dominando su difícil situación, conservaron serenidad de ánimo bastante para perseverar en el exacto cumplimiento de las órdenes recibidas.

Los Capitanes Troubridge, del *Culloden*, y Waller, de la *Esmeralda*, con alguna gente de sus buques, lograron pisar tierra con vida, y siguiendo impertérritos sus instrucciones, se apoderaron del convento de Santo Domingo, quedáronse en él los necesarios para su defensa y llegaron los demás hasta la plaza del castillo, donde sin contar su número dirigieron á la Ciudadela la intimación del Almirante para que se rindiese.

El emisario fué simplemente detenido en calidad de prisionero y el Capitán Troubridge, sin respuesta del jefe español ni noticia de los demás Capitanes, y menos aún del Almirante, permaneció una hora á pie firme en la plaza con 350 hombres, hasta que se le unieron Hood, del *Celoso*, y Miller, del *Teseo*, que habían logrado desembarcar más tarde al SO de la Ciudadela y, perseguidos siempre por los españoles, habían tenido que dejar fraccionadas sus fuerzas en diferentes puntos sin comunicación recíproca, quedando el mayor número sitiados en la plaza, cuyas salidas fueron ocupadas por nuestra artillería.

Impaciente Nelson, por ignorar lo que ocurría en tierra, tripuló algunos botes de los que habían quedado en los navíos y se dirigió al muelle acompañado por los Capitanes Freemantle, de la *Seahorse*, y Bowen, de la *Terpsicore*.

En el camino, iluminado á intervalos por el resplandor de los fogonazos, pudo apercibirse del desastre ocurrido á la flotilla, cuyos restos, mezclados con los cadáveres de sus tripulantes, veíanse esparcidos entre las rompientes y agitados sin cesar por la resaca.

Los españoles, parapetados tras de los cañones que defendían el muelle, hacían nutrido fuego de fusilería sobre los botes del Almirante; pero estimulado éste por el mismo peligro, impaciente por conocer la suerte de los suyos, atacó al muelle con tal ímpetu que obligó á retirarse á sus escasos defensores, y bajo el nutrido fuego de metralla de la Ciudadela se dedicó á clavar la artillería con tal tenacidad y olvido de su indefensa situación, que en breve tiempo quedaron muertos á su lado la mayor parte de los que le acompañaban, entre ellos el Capitán Bowen, de la *Terpsicore*, y sus dos tenientes, herido Freemantle, de la *Seahorse*, y el mismo valeroso Nelson, de tanta gravedad, que fué preciso retirarlo, casi á viva fuerza, á bordo del *Teseo*, donde le fué amputado el brazo derecho.

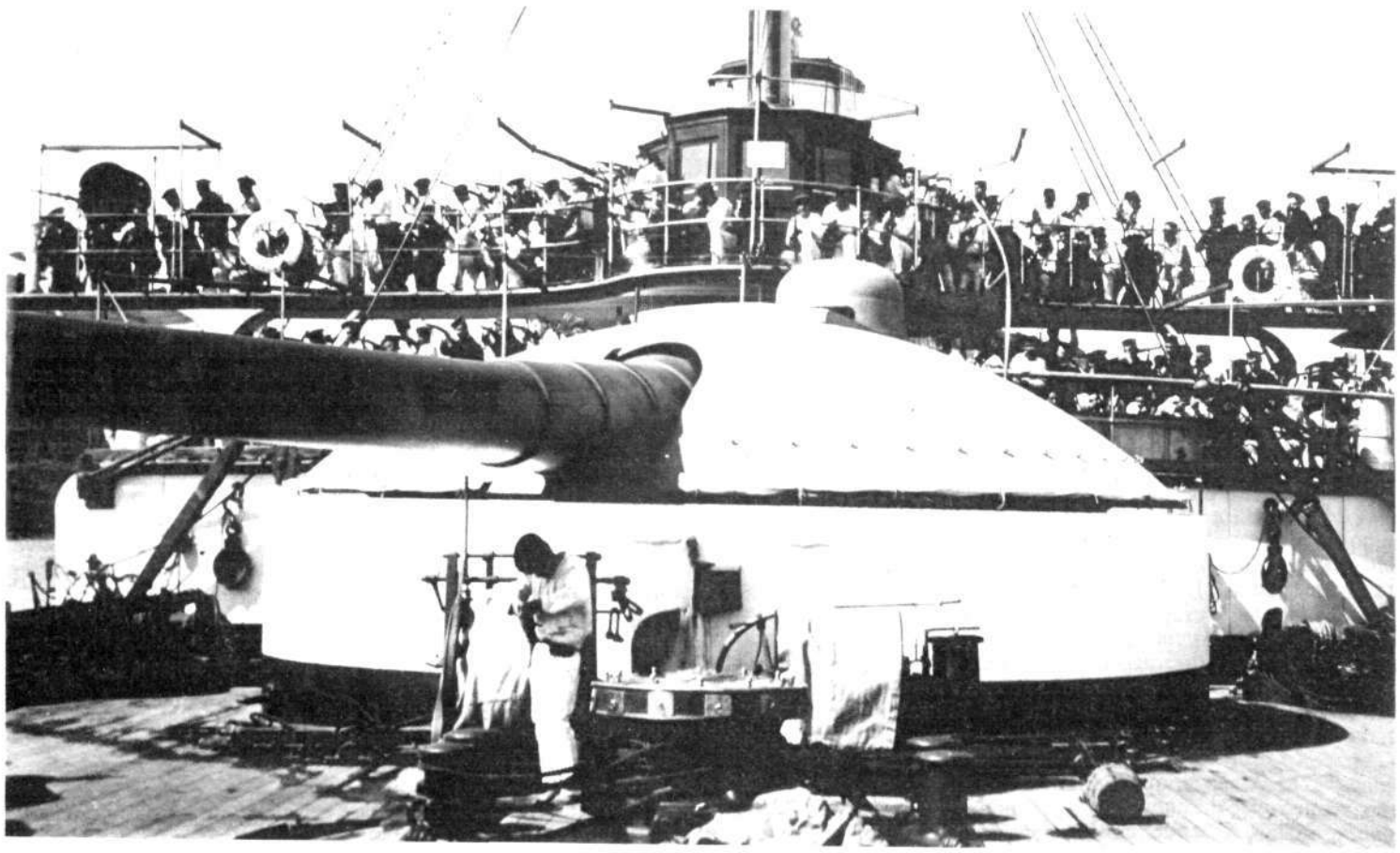
Al amanecer del 25 nueva flotilla de botes con fuerza de desembarco se destacó de los navíos con dirección al muelle, pero la artillería de los fuertes la hizo retroceder y refugiarse nuevamente en la Escuadra.

Entretanto, cercado Troubridge en la plaza con el núcleo de su fuerza, mojadas sus escasas municiones, sin alimento desde el día anterior, sin noticias del Almirante ni esperanzas de refuerzos, incomunicado con los del convento, sin botes en que reembarcarse y sin posibilidad de retirada en ninguna dirección, envió al Capitán Hood, del *Celoso*, con bandera de parlamento á hacer saber al General español que, en su desesperada situación, estaba dis-

© Biblioteca Nacional de España

Marina española.—Crucero acorazado VIZCAYA

Capitana de la Escuadra de Instrucción.



Crucero acorazado VIZCAYA. *Cañón Hontoria de 28 cm.*

© Biblioteca Nacional de España

puesto á pegar fuego á la ciudad si era atacado por las tropas; pero que no lo haría si se acordaba una suspensión de hostilidades y se admitía una negociación, cuyos preliminares podía convenir con el parlamentario.

Recibido éste por el Gobernador, D. Juan A. Gutiérrez, en la Ciudadela, y admitida la negociación, establecierónse las siguientes condiciones preliminares, que fueron aceptadas desde luego por Troubridge:

1.ª Las tropas británicas reembarcarían con sus armas.

2.ª La Escuadra de Nelson se obligaba durante aquella guerra á no molestar ninguna población del archipiélago canario.

Entretanto Nelson, postrado en lecho de dolor, ignorando la suerte de sus tropas, desconfiando ya de la posibilidad de reembarcarlas, mandó hacer á la Escuadra la señal de dar la vela, con ánimo quizás de tomar venganza en otras poblaciones menos defendidas; pero al ejecutar la maniobra el navío de su insignia *Teseo* y una de las fragatas, arrastrados por intensa corriente, fueron á caer frente al valle de San Andrés, donde la artillería allí apostada, é ignorante también del convenio, pudo cañonear á su sabor y á muy corta distancia á los dos buques y causar gran destrozo en el casco del *Teseo*, hasta que, sancionado por Nelson y dado á conocer en la plaza el pacto convenido con Troubridge, cesó el fuego por una y otra parte, volvió la Escuadra á su fondeadero y recogió los 675 ingleses que habían quedado vivos de los 1.346 que la noche anterior salieron de sus buques para hacer la conquista de Santa Cruz de Tenerife.

No es posible desconocer sin injusticia que la jornada fué muy dura y que por una y otra parte se peleó con un valor á toda prueba.

Los ingleses, cuyo arrojo llegó á ser temerario en determinados momentos, perdieron la mitad de su gente, casi todos los botes y uno de sus buques.

La relación de los muertos enviada al Almirante Jerwis empieza con el Capitán Bowen, de la *Terpsicore*; la de los heridos ya no pudo llevar la misma firma que antes había suscrito la intimación de la ciudad, porque empezaba de este modo: *Horacio Nelson, Contraalmirante: un brazo menos.*

Terminada la lucha, que por deber convierte en fieras á los hombres, tornáronse ya humanos, y al tesón y á la saña con que se habían combatido sustituyeron prontamente hermosos sentimientos de consideración y de nobleza que nos es grato consignar.

Los heridos ingleses fueron curados y atendidos por los españoles con la mayor solicitud hasta dejarlos embarcados. Los sanos que después de noche infausta de inútiles hazañas, rendidos de fatiga por el insomnio y por la falta de alimentos, volvían silenciosos á sus buques bajo el dolor del vencimiento, fueron caballerosamente socorridos con refrescos y víveres por el Gobernador Gutiérrez y hasta invitados á su propia mesa los oficiales superiores, en tanto que enviaba recado al Almirante Nelson deplorando su personal desgracia y ofreciéndole cuantos auxilios le fueren necesarios en su delicada situación.

Por su parte el Almirante, agradecido á tanta caballerosidad, dictó é hizo enviar al General Gutiérrez la siguiente carta de despedida:

«*A bordo del* TESEO *26 de Julio de 1797.=Señor: No puedo separarme de esta isla sin dar á V. E. las más sinceras gracias por su fina atención para conmigo, por la humanidad que ha manifestado con los heridos y muertos que estuvieron en su poder ó bajo su cuidado y por su generosidad con todos los que fueron desembarcados, lo cual no dejaré de hacer presente á mi Soberano y espero poder con el tiempo asegurarlos personalmente cuánto soy de V. E. obediente y humilde servidor.*—HORACIO NELSON.—*Sr. D. Antonio Gutiérrez, Comandante general de las Islas Canarias.*»

A la carta anterior acompañaba el ofrecimiento de Nelson de conducir á Cádiz con su Escuadra el parte oficial de la victoria conseguida por los españoles, pues entendía que, debiendo quedar satisfechos de ella, estarían impacientes por comunicarla á su Gobierno.

Por su parte el General Gutiérrez, que carecía por el momento de otro medio de comunicación, confió á la hidalguía del Almirante derrotado y herido los pliegos en que daba cuenta al Gobierno español de la victoria conseguida sobre el mismo portador de la noticia.

Triste es la guerra ciertamente; pero sólo en la guerra cabe llevar hasta ese extremo la caballerosidad y la hidalguía.

La población de Santa Cruz fué declarada en recompensa NOBLE, LEAL É INVICTA. Cien años hace hoy y continúa mereciendo aquellos calificativos.

RAMÓN AUÑÓN Y VILLALÓN

Capitán de Navío de 1.ª clase.

Madrid 26 de Julio de 1897.

EL VICEALMIRANTE CARRANZA

L Vicealmirante D. José de Carranza y Echevarría, Capitán general del Departamento de Cádiz, era una de las más ilustres personalidades de nuestra Marina militar. Su muerte ha producido general sentimiento; en los que le conocían y trataban, porque tuvieron ocasión de apreciar sus virtudes, caballerosidad y pericia en la noble y difícil profesión de marino á que consagró su vida; en los que no le trataron personalmente, porque sabían por la historia contemporánea cuánto debe España á las aptitudes y servicios de aquel veterano General.

Nació el Vicealmirante Carranza en Málaga, el 9 de Octubre de 1828, y á poco de cumplir los catorce años ya vestía el uniforme de guardia marina. La irresistible vocación que sentía por su carrera el joven Carranza pareció armonizarse con los sucesos marítimos militares que ocurrieron desde que pisó por primera vez la cubierta de un buque, hasta que, ilustrada su extensa hoja de servicios con gloriosos hechos, mandó en calidad de Almirante una Escuadra.

Pocos sucesos registrará la historia de nuestra Marina de guerra, en los últimos cincuenta años, donde no se cite con justísimo elogio al General Carranza, y si fuésemos á enumerar detalladamente los servicios que prestó á la patria, no bastaría un número entero de esta revista.

En calidad de extracto ó resumen debemos hacer especial mención de los siguientes:

Estuvo en la expedición enviada á Italia para restablecer la soberanía temporal del Papa Pío IX.

Asistió á la evacuación del imperio de Marruecos por nuestras tropas después de terminada la gloriosa guerra de Africa.

Formó también parte de la expedición que ocupó la isla de Santo Domingo y de la que fué á Méjico mandada por el General Prim.

En la expedición al Pacífico era Capitán de Fragata y allí obtuvo el mando de segundo Comandante de la *Blanca*, que mandaba el General Topete.

Tomó parte en los bombardeos de Valparaíso y el Callao, y el mismo Méndez Núñez elogió sus prendas y aptitudes para el mando.

Fué nombrado Comandante de la fragata *Blanca* al ser ascendido Topete.

No menos se distinguió Carranza en Filipinas mandando la división naval del Sur; bloqueó á Joló y á Tawitawi, destruyó más de 800 embarcaciones menores del enemigo, apresándole muchas armas y dos banderas de dattos.

Rescató 26 cautivos é hizo á los moros joloanos 59 prisioneros; derrotó dos expediciones de piratas, quemándoles los barcos y destruyendo los caseríos de la costa donde se albergaban y apresó dos bergantines mercantes alemanes que conducían pertrechos para los rebeldes.

Mandando en Cuba el vapor *Conde del Venadito*, apresó una partida de más de 1.000 negros que los traficantes de esclavos intentaban desembarcar en la Isla, y mandando el *Velasco* puso á flote y condujo á la Habana un vapor que se hallaba á pique y abandonado en el cayo Bahía de Cádiz, hecho que el Comandante general del Apostadero dispuso se publicase en la orden general de la Escuadra.

Como marino técnico tuvo sobradas ocasiones de demostrar sus vastos conocimientos y singular talento; nombrado jefe de una comisión de marina en Inglaterra, hizo concienzudos trabajos y dirigió propuesta al Gobierno para mejorar las condiciones de la Armada nacional; seis veces se le dieron las gracias de Real orden. Como escritor científico se reveló en su notable obra *Tratado de máquinas marítimas de vapor*, impresa de Real orden y recomendada á los oficiales y guardias marinas.

Desempeñó, entre otros, los siguientes cargos: Comandante de Marina y Capitán del puerto de Barcelona, segundo Jefe del Apostadero de Filipinas y Comandante general del Arsenal de Cavite; Comandante de la *Vitoria*, Comandante principal de Marina de Puerto Rico, Gobernador militar y Capitán general interino de aquella Isla, Ayudante de Campo del Rey D. Alfonso XII, en cuyo cargo ascendió á Contraalmirante; Consejero del Supremo de Guerra y Marina, Comandante general de la Escuadra, Comandante general del Arsenal del Ferrol, y finalmente Capitán general del Departamento de Cádiz, cargo que ejercía desde el 12 de Marzo de 1896.

Era corresponsal de la Academia de Arqueología, socio de la Económica de Málaga, miembro honorario de la de Londres, Vocal del Consejo de la Sociedad de Salvamento de Náufragos, primer Vicepresidente del Centro del Ejército y Armada y socio del Instituto de Arquitectos navales de Londres.

El General Carranza, cuya muerte lloramos, ocupaba en la escala de Vicealmirantes el tercer lugar, y su antigüedad en este empleo databa del 27 de Agosto de 1892.

© Biblioteca Nacional de España

FIESTAS DEL JUBILEO DE LA REINA VICTORIA

Y REVISTA NAVAL DE SPITHEAD

I

En la bella alborada del día 12 de Junio el *Vizcaya*, fondeado en Puntales (bahía de Cádiz), se encontraba listo para desempeñar la comisión que se le había conferido en Inglaterra, que era asistir á las fiestas del 60.° aniversario de la coronación de la Reina Victoria.

La mar se rizaba ligeramente á impulsos de un levante moderado; el purísimo cielo andaluz mostrábase en todo su esplendor, destacándose nítido el contorno de la extensa bahía, á cuyas orillas se levantan las blancas poblaciones de su litoral.

A las seis y media de la mañana el *Vizcaya*, libre de las anclas que lo retenían en el fondeadero, puso en movimiento sus potentes máquinas y tomó la dirección del mar hacia Cabo San Vicente, navegando con ocho generadores de vapor encendidos y 75 revoluciones de sus hélices, que producían una velocidad media de trece á catorce millas.

Nuestra vista se fijaba instintivamente sobre la bella ciudad de Cádiz, admirando el precioso panorama que ofrece.

A las nueve y media sólo se veían á lo lejos las siluetas de los altos campanarios de las iglesias, á quienes dimos el adiós de despedida, viéndolos bien pronto desaparecer bajo la circular línea del horizonte.

Navegábamos á lo largo de la costa que se extiende desde Cádiz á Cabo San Vicente; rasgaba nuestra proa con gran rapidez las aguas del Océano, las que traían á nuestra memoria recuerdos enlazados con diferentes hechos históricos; Huelva y Palos despiertan en nosotros las gratas y entusiastas impresiones de nuestra España, que equipó las naves que, ostentando el glorioso pabellón de Castilla y guiadas por Colón y los Pinzones, hicieron surgir del tenebroso y desconocido mar un nuevo continente, duplicando la superficie de la tierra; más allá se distinguía la Punta Sagres, recuerdo del Infante D. Enrique de Portugal, pues aquél, como Lisboa, fueron los centros donde se discutieron grandes problemas geográficos que los condujo á la India por el Cabo de Buena Esperanza.

A la altura de Punta Sagres se izaron las insignias nacionales y comunicamos con el semáforo, desplegando nuestra numeral, que fué contestada con la bandera de inteligencia. Diversos buques de vapor y de vela en distintas direcciones venían, como el *Vizcaya*, en demanda del Cabo San Vicente, cuyo faro é histórico convento tan conocidos son de todos los navegantes. Doblado el Cabo, navegamos á lo largo de la costa de Portugal. Lisboa se envolvió en densa niebla que no nos permitió distinguir la luz de Cabo Da Roca, que indica la desembocadura del Tajo. Nuestra marcha se moderó por razón de vernos envueltos en aquélla. El silbato y la sirena de vapor indicaban nuestra derrota.

Amaneció el día 13 con viento al Norte, que fué refrescando sucesivamente hasta llegar á su mayor intensidad á las once de la noche. La mar se agitaba á impulsos del viento y rompía en nuestro buque, sin perder éste su velocidad y con escasos balances. Las espumosas olas eran divididas por su afilada proa con suma facilidad y sus crestas barrían el castillo iluminadas por los resplandores de nuestras luces eléctricas y por la argentada luz de la luna, produciendo un mágico efecto por los cambiantes de colores al descomponerse los rayos luminosos en el agua diluída que, cual menuda lluvia, nos envolvía.

A medianoche vimos la luz de Cabo Finisterre, cuyo círculo de iluminación atravesamos en breve tiempo.

Era la última luz que por ahora debíamos ver de nuestra España.

Enviamos nuestro afectuoso saludo al verla desaparecer y continuamos nuestra derrota hacia Cabo Lizard, punto de nuestra recalada en las costas de Inglaterra.

El día 14, que fué un día de viento al NE. bonancible, mar rizada y cielo bello, viéndose numerosos buques, especialmente de vapor, que venían de vuelta encontrada, y así continuamos también con hermoso tiempo el 15, en cuya tarde avistamos las costas de Inglaterra; rectificada nuestra posición por el faro Lizard, nos dirigimos á la isla de Wight, cortando las numerosas luces de los faros de las costas inglesas, que marcaban con gran exactitud nuestra dirección.

El tiempo, hasta entonces inmejorable, tornóse neblinoso y con chubascos frescos, acompañados de menuda lluvia, lo que hizo moderar algo nuestro andar, recalando sobre el pontón faro que marca la entrada W del puerto de Portsmouth, la que tomamos á las seis de la mañana; un Commander de la Marina inglesa nos señaló nuestra boya, que era la tercera de la línea de buques extranjeros, precediéndonos en ella el acorazado austriaco *Wien* y el alemán *Konig Wilhem*. La línea de buques ingleses se presentaba ya bien formada y numerosa, extendiéndose en una longitud de cinco millas, desplegándose varias insignias, y entre ellas en el *Renown* la del Almirante Sir Novell Salmon, Comandante general del Departamento de Portsmouth y de las fuerzas navales fondeadas en Spithead, cambiándose los saludos con la plaza é insignias, tanto inglesa como extranjeras.

Momentos después recibía á bordo de mi buque al Teniente de Navío de la Marina inglesa G. M. Fair, puesto á mis órdenes, y que quedó agregado á mi Estado Mayor. Era portador de una atenta comunicación del Almirante, dándonos la bienvenida por nuestra llegada; traía instrucciones que marcaban detalladamente los servicios de la bahía y para poner á nuestra disposición el cañonero *Insolent*. Se contestó expresando lo honroso y distinguido que nos era la misión que nos conducía al puerto de Porstmouth, con motivo de celebrarse el 60.° aniversario de la coronación de S. M. la Reina Victoria.

El puerto presentaba un espléndido panorama. El canal formado por la costa inglesa, donde se destaca entre verde follaje la ciudad de Portsmouth, y por otro lado la isla de Wight con sus poblaciones Wootthon y Ride y sus quintas rodeadas de jardines, puede decirse nos envolvían, formando las fuerzas navales una inmensa ciudad de una extensión de cinco millas, con sus avenidas y calles, siendo la principal la formada por la primera línea de buques ingleses y la de los extranjeros, líneas que fueron engrosando sucesivamente hasta el día 20, que la formaban un total de más de 200 buques, desde los potentes acorazados, tales como el *Renown* y el *Majestic*, hasta el veloz y pequeño torpedero.

Hechas y recibidas las visitas oficiales, entre ellas la del Almirante Salmon, quien visitó el *Vizcaya*, invitándonos para asistir al banquete que tuvo lugar en su residencia de Portsmouth el 17 por la noche, habiendo sido obsequiados con la espléndida y galante amabilidad de que hemos sido objeto durante nuestra permanencia en Inglaterra, partimos para saludar á nuestro Embajador en Londres, Sr. Conde de Casa Valencia, cruzándose las más expresivas frases á nuestra llegada é invitándonos también al banquete que tuvo lugar en su residencia en la noche del 19, servido con la esplendidez y buen gusto que caracteriza á nuestros representantes en Londres, vísperas del comienzo de las fiestas, para las que fuimos invitados, á la religiosa y á la gran procesión que debía tener lugar el día 22.

Vestíamos el domingo 20 de gran uniforme, para asistir, como efectivamente lo hicimos, á la iglesia católica conocida con el nombre de «El Oratorio», donde el Cardenal enviado extraordinario de Su Santidad celebró el santo sacrificio de la misa, y el Cardenal Baughn, primado de Inglaterra, cantó un *Te-Deum*; arrodillados bajo aquellas sagradas bóvedas se encontraban el Príncipe imperial de Austria, el Príncipe de Battenberg, el de Sajonia, el Duque de Norfolk, jefe del partido católico, el personal de las Embajadas de las naciones católicas y un numeroso público de la más escogida sociedad inglesa y extranjera, descollando entre éste los uniformes del Ejército y la Marina inglesa. Aquel acto religioso revestía, en medio de su grandiosidad, que era la de rogar los católicos romanos por la Soberana de Inglaterra, una demostración de haberse borrado las antiguas intransigencias y era de una tendencia favorable al catolicismo, debida á la ilustración y altas condiciones del Cardenal Baughn.

El día 21, víspera de la gran procesión, visitamos en parte la vasta extensión de la carrera, de longitud de ocho millas, que debía recorrer aquélla. Las calles principales, tales como Piccadilly, Saint James, etc., se encontraban ornamentadas con mástiles con banderas, guirnaldas de flores, colgaduras y oriflamas, así como todos los edificios y casas, ostentando los conocidos lemas *God save the Queen* y *God blers the Queen*; en unas, su decorado era bello y elegante, otras lo presentaban abigarrado y de churrigueresco tonos; era una exhibición para todos los gustos, habiendo perdido algunos edificios su belleza artística natural por estar adosadas á ellos innumerables tribunas capaces para 1.300.000 almas, y cuyos asientos se cotizaban de tres á cinco guineas, precios reducidos en comparación con los que se pagaban por las ventanas y terrazas de las casas de los afortunados dueños por donde debía pasar la gran procesión. Lugares había donde era casi imposible el tránsito, la tarde del 21; los ómnibus, vacíos en su interior, pero llevando sobre sus plataformas las familias inglesas, los carruajes de todas las clases y mezclados con ellos los transeuntes formaban una cadena no interrumpida de seres humanos que revelaban en sus trostros la alegría y el contento de festejar á la Soberana de Inglaterra; pero si llamaba la atención ese espectáculo, más lo era aun el considerar á la policía inglesa que cuidaba con esmero de aquel pueblo aumentado con más de tres millones de almas que habían acudido á las fiestas, así como todas las medidas tomadas para cualquier accidente que pudiera haber ocurrido, teniendo preparadas numerosas casas de socorro con su material sanitario, y de ambulancia, fuentes y conducción de agua, salidas y entradas de carruajes y las vías que estos debían seguir, así como también se encontraba todo prevenido en las líneas férreas para los innumerables trenes extraordinarios que se sucedían sin interrupción.

Llegó por fin el deseado día, el 22, el de la procesión; el cielo quiso también rendir tributo de admiración á S. M. la Reina Vic-

© Biblioteca Nacional de España

toria, despojándose de sus nubes y que los radiantes rayos del sol iluminasen aquella manifestación del poder de la nación inglesa dominando la quinta parte de la raza humana, ó sea 350.000.000 de habitantes. Rodeada, en su carroza tirada por ocho soberbios caballos color crema, de los Príncipes de la Casa Real inglesa, de los de las naciones extranjeras y del numeroso personal invitado para acompañarla, custodiada por la representación de las fuerzas militares de Inglaterra y sus vastas colonias que ostentaban sus brillantes uniformes, sin perder el tipo de su nacionalidad los procedentes de la India, saludaba al pueblo que la aclamaba á su tránsito mostrándole el amor, afecto y el respeto al mismo tiempo que había sabido inspirar en su largo reinado de prosperidad y ventura para la nación inglesa. Londres se iluminó aquella noche brillantemente, destacándose las múltiples iniciales V. R. (Victoria Regina) y las fechas del 37 y 97.

El gótico y almenado castillo de Windsor, con su grandioso parque, recibía las visitas de los Almirantes extranjeros, que debían ser presentados á S. M. á las dos de la tarde del 24, teniendo previstos hasta los menores detalles, pues siendo la visita de Almirantes, la guardia exterior, al menos en la puerta por que entramos, estaba dada por marinería. Recibidos por el Hon. míster Goschen, primer Lord del Almirantazgo, por la servidumbre de servicio de S. M., á la que fuimos presentados, nos trasladamos al espléndido salón conocido con el nombre de Sala de Waterlóo, donde se sirvió exquisito lunch. Presidía la mesa el Lord mayor, Stewart, quien brindó por la Reina y por las Marinas extranjeras. Terminado aquél, se verificó la presentación á S. M., que se encontraba rodeada de algunos Príncipes de la Real familia y de la alta servidumbre de servicio, presentando á su vez los Almirantes á sus Capitanes de bandera y personal afecto á su Estado Mayor. Terminado este solemne acto é inscriptos los nombres de los Almirantes en un álbum, partimos para Londres para asistir al baile á que habíamos sido invitados en Buckingham Palace, donde á su vez fuimos presentados á S. A. R. el Príncipe de Gales, baile que ostentaba toda la magnificencia de la corte inglesa.

Regresamos á Portsmouth el 25, víspera de la revista naval, admirando desde nuestro barco aquellas correctas líneas de poderosos buques que cruzaban infinidad de yates de velas y vapor, los que se habían concentrado, mercantes y extranjeros, los de las Compañías Trasatlánticas de 10 á 12.000 toneladas, que atestados de pasajeros cruzaban en todas direcciones, victoreando y entonando al son de músicas sus cánticos más populares á su paso por los buques.

Espléndido y hermoso amaneció el 26, y á las ocho de la mañana se engalanaban todas las fuerzas navales concentradas en Spithead, repitiéndose la escena del día anterior por el número de visitantes á bordo de los buques. Nosotros recibimos á nuestro bordo á los Embajadores de España acompañados de su séquito, á la Duquesa de Bailén, Marquesa de Santa Susana, senador señor Marcoartú, General Cámara con su señora y personal de la Comisión de Marina y otras distinguidas personas de la colonia española que venían á presenciar la revista y las iluminaciones, habiendo sido objeto de nuestra predilecta atención.

En el *lunch* y comida, servidos á bordo, se brindó con entusiasmo por SS. MM., por la Marina, por los defensores de la patria que combaten en Cuba y Filipinas, por S. M. la Reina Victoria y por la Marina inglesa, representada por un ayudante, el oficial inglés Mr. Fair.

A la una la señal de despejar la línea fué hecha por el *Renown*, repetida por los cabezas de línea, que eran el *Sans Pareil* y el *Magnificent*, y á las dos la Escuadrilla Real, en el orden siguiente:

Yate *Irene*.
Victoria and Albert (insignia del Príncipe de Gales).
Alberto-Osborne-El Fin.
Euchantren (Almirantazgo).
Wildfire (Almirantazgo).
El Dorado (Embajador).
Danube (Cámara de los Lores).
Campania (Cámara de los Comunes).
Fire Queen (General en Jefe de Portsmouth).

empezó á moverse, deslizándose en moderada marcha para penetrar por entre las líneas principales, cuyas cabezas eran el *Magnificent* y el austriaco *Wien*. Pálido sería el querer expresar las impresiones recibidas en aquellos momentos en que las entusiastas aclamaciones, las bandas de música tocando el «God save the Queen» y el estampido del cañón saludaban á su paso la Escuadrilla Real. Bien diferente de la gran procesión de Londres, era la revista de una imponente grandiosidad, donde todo era severo por sí, sin necesidad de otra ornamentación que la propia de las poderosas máquinas de guerra.

A las cinco fondeaba el yate real que conducía á SS. AA. RR. los Príncipes de Gales por la proa del *Renown*, recibiendo á su bordo á los Almirantes extranjeros, á quienes felicitó dando gracias por su asistencia al Diamond Jubilee de S. M. la Reina Victoria, entregándoles como recuerdo, así como á los Capitanes de banderas, medallas conmemorativas.

Terminada la revista se desencadenó una tormenta que duró toda la anochecida, quedando después de ésta clara y despejada, como si el cielo no quisiera privar á los que habían acudido á presenciar tan solemne fiesta, en número de 600.000 personas, de las iluminaciones con que debían engalanarse los buques para saludar por segunda vez el paso de la Escuadrilla Real. Espléndidas, magníficas, fueron éstas en su diversidad de efectos, produciendo un mágico y radiante aspecto, que se desenvolvió en todo su esplendor al paso de la Escuadrilla, saludada con 60 cañonazos, los víctores y las músicas repitiendo el himno real. A las doce todo había terminado; pero, como llevamos expresado, los recuerdos de aquel día dejarán gratas impresiones á los que presenciamos espectáculo tan soberano.

SEGISMUNDO BERMEJO
Contraalmirante y Jefe de la Escuadra de Instrucción.

(Concluirá.)

EL «CRISTÓBAL COLÓN»

Crucero acorazado español de 7.000 toneladas y de 14.000 caballos.

EL *Yacht* ha reproducido sumariamente los resultados de los ensayos del crucero acorazado *Cristóbal Colón*, que constituye actualmente una de las piezas de combate más poderosas de las Marinas europeas.

Los planos del casco del *Cristóbal Colón* son del Comendador Masdea, director general de las construcciones navales del Ministerio de Marina; sus datos característicos son los siguientes:

Eslora entre perpendiculares.....	100	metros.
Ancho en el fuerte.....	18,50	—
Calado de manga.....	7,10	—
Desplazamiento con carga.....	7.000	toneladas.

Está protegido por una plancha de 15 centímetros que se extiende por toda la longitud de la línea de flotación y está formada de placas de acero niquelado de los talleres de Terni; encima de esta plancha está la batería, que se extiende cerca de 2'3 de la longitud del buque; aquélla se halla protegida por los lados y por el frente por placas igualmente de acero niquelado, cuyo espesor varía de 12 á 15 centímetros; el techo de la batería está formado por placas de acero de 5 centímetros y tabiques transversales aislan unas piezas de otras. Las dos torrecillas barbetas que llevan la artillería gruesa protegidas por placas de acero de 12 centímetros descansan por su canto inferior en el mismo techo de la batería. En fin, un puente acorazado en forma de espalda de tortuga y de un espesor de 25 á 30 milímetros se extiende por toda la longitud del buque.

Dos aletas de «derive», una á cada lado del buque, aseguran la estabilidad.

El buque se ha construído en seis meses.

Armamento.—El armamento comprende:

1.° Dos cañones de 254 milímetros dispuestos en dos torrecillas barbetas, una delante y otra detrás.—2.° Diez cañones de 152 milímetros á tiro rápido en la batería acorazada; cinco de cada lado, dos de ellos pueden tirar á caza y otros en retirada.—3.° Seis cañones de tiro rápido de 120 milímetros protegidos por dos máscaras de acero y situados en el puente de los castillos de popa; dos de estas piezas pueden tirar á caza y otras dos en retirada.—4.° La pequeña artillería repartida en el puente y en la cofa se compone de diez cañones de tiro rápido de 57 milímetros, diez de 37 y dos ametralladoras.—5.° Cinco lanzatorpedos Schwarkoft, dos á cada lado y uno á popa, todos sobre la línea de flotación.

Hay además tres proyectores eléctricos, de los cuales dos son de 40 centímetros y uno de 75.

Máquinas.—Las dos máquinas, absolutamente semejantes á las del *Garibaldi* argentino, son verticales y de triple expansión; los tiruars son cilíndricos para los cilindros de alta presión y planos para los de media y baja presión. Hay dos condensadores principales de bronce con tubos de latón: la superficie refrigerante de cada uno de ellos es de 680 metros cuadrados; la circulación de agua se produce por una bomba centrífuga de 1,20 metros de diámetro. Existen además dos condensadores auxiliares para el servicio de rada.

Las máquinas debían desarrollar cada una 6.750 caballos á tiro forzado, y según el contrato debían imprimir al buque una velocidad máxima de 19,5 nudos.

Las máquinas auxiliares, de una fuerza total de 500 caballos, comprenden seis máquinas para el alumbrado eléctrico y el funcionamiento de las torrecillas, las bombas de circulación, de los ventiladores, etc., etc.

Calderas.—Las calderas del sistema Niclausse son 24, acopladas dos á dos bajo un mismo depósito de vapor; esta disposición permite simplificar las tuberías y los grifos, facilitando la conducción de los aparatos: estas 24 calderas están repartidas en grupos de seis en cuatro cámaras independientes.

Cada caldera simple encierra 11 colectores conteniendo cada uno 18 tubos, ó sea un total de 264 colectores y 4.752 tubos; los diámetros exteriores é interiores de estos últimos son respectivamente de 82 y 75 milímetros.

Pruebas de máquinas.—El programa de los ensayos fué dispuesto por la Comisión española en la siguiente forma:

Primer ensayo. Con 12 calderas, fuerza á desarrollar 4.000 caballos.

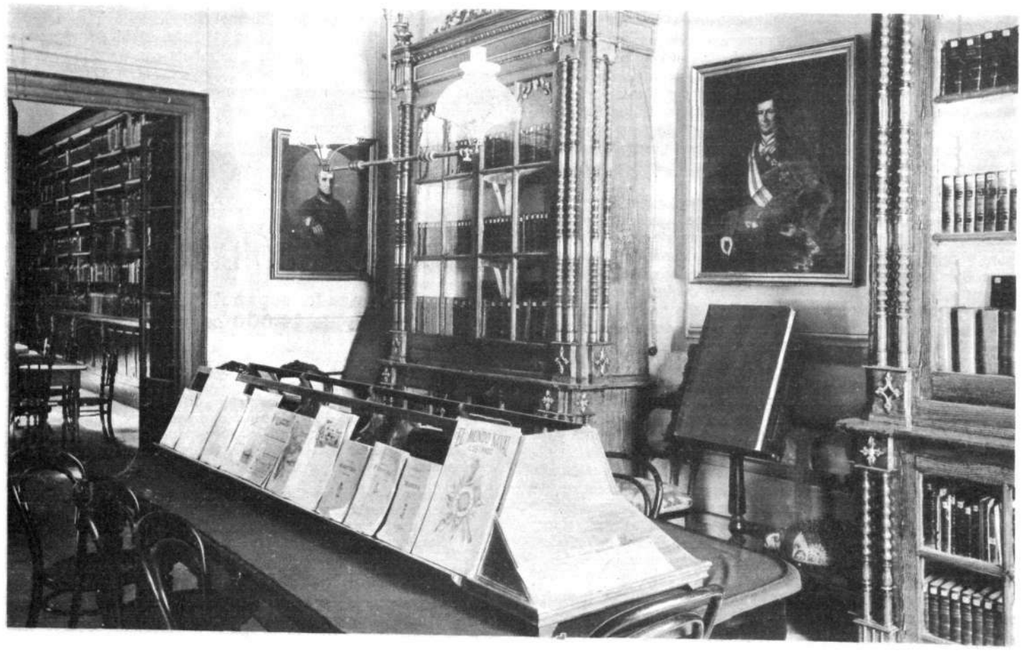
Segundo ensayo. Con las otras 12 calderas, en iguales condiciones.

Tercer ensayo. Con 24 calderas á toda fuerza.

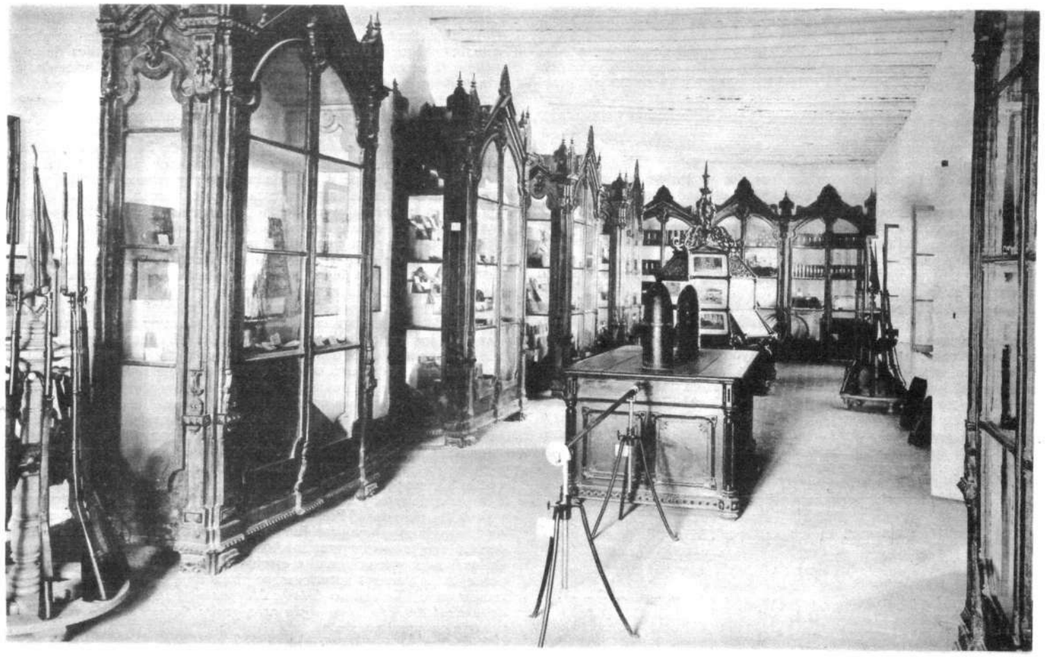
© Biblioteca Nacional de España

ACADEMIA DE AMPLIACIÓN EN SAN FERNANDO

EL MUNDO NAVAL ILUSTRADO

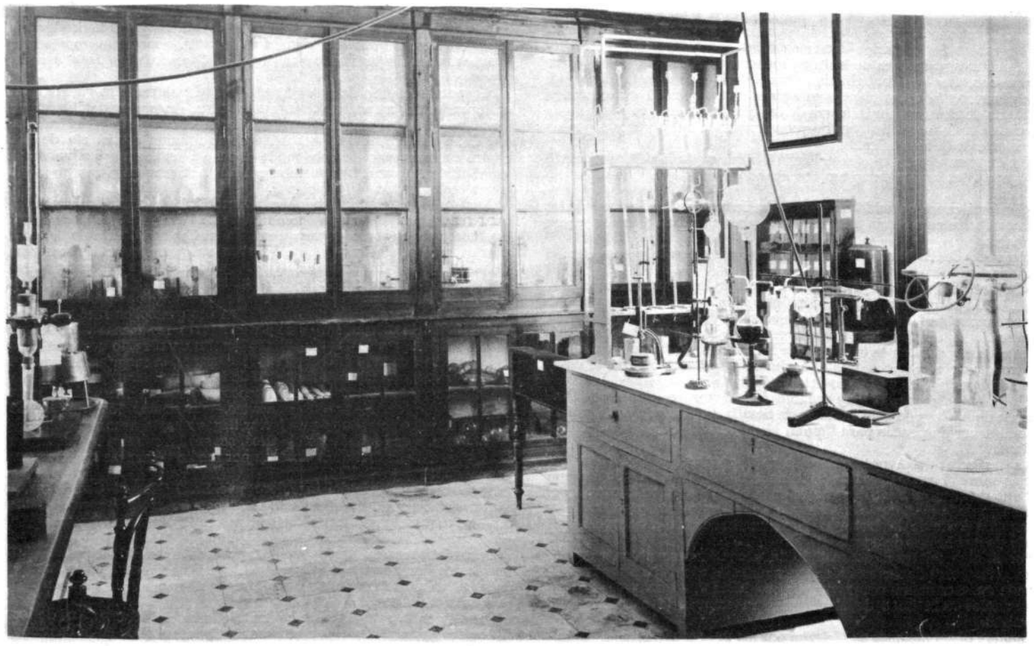


BIBLIOTECA DE LA ACADEMIA



GABINETE DE ARTILLERÍA

GABINETE DE FÍSICA (ELECTRICIDAD)



GABINETE DE QUÍMICA (LABORATORIO)

© Biblioteca Nacional de España

Cuarto ensayo. De consumo con las 24 calderas.

Examinemos ahora cómo se han ejecutado estas pruebas.

Primer ensayo. El 10 de Abril el *Cristóbal Colón* salía con 12 calderas y desarrollaba durante seis horas una fuerza de 4.760 caballos: la máquina daba unas 75 vueltas y la velocidad pasaba de 15 nudos. No se presentó ningún contratiempo, siendo su funcionamiento perfecto.

Segundo ensayo. Salida el 13 de Abril en iguales condiciones.

Tercer ensayo. Salida el 28 de Abril con todas las calderas encendidas, tiraje natural, siendo la velocidad obtenida 19 millas 35 durante cuatro horas.

Ante estos resultados imprevistos, que muestran lo muy económico en la marcha de los aparatos evaporadores y motores, la Comisión española estimó que forzando un poco las calderas se podía obtener á tiro natural una fuerza suficiente para alcanzar la velocidad de 19 millas 5 fijada en el contrato para tiro forzado: se decidió, en consecuencia, hacer una nueva experiencia en idénticas condiciones.

Cuarto ensayo. Salida el 30 de Abril con 24 calderas á tiro natural; la velocidad medida, como en las experiencias precedentes sobre la gran base de 22 millas por hora, resultó ser de 19 nudos 6: el consumo se elevó á unos 800 gramos, la fuerza desarrollada fué de 135 caballos por metro cuadrado de parrilla. Bajo varias bases la velocidad fué superior á 20 nudos.

Estos resultados eran en extremo notables, pues se pasaba de una décima de nudo á tiro natural de la velocidad máxima prevenida en el contrato para tiro forzado. Así, pues, la Comisión española, plenamente satisfecha, suprimió los otros ensayos, excepto el de consumo.

Quinto ensayo. El 4 de Mayo se verificó ensayo de consumo con todas las calderas encendidas. La velocidad media obtenida ha sido de 18 nudos 3 con un consumo de 736 gramos por caballo y por hora durante ocho horas. La comisión ha podido notar que esta buena marcha puede mantenerse continuamente sin ninguna fatiga para el personal ni en los aparatos; el *Cristóbal Colón* puede, pues, rivalizar con nuestros mejores vapores trasatlánticos.

ATERRAMIENTOS

DE LA

BAHIA Y DEL ARSENAL DE CÁDIZ

(CONTINUACIÓN)

Otros dos puentes construídos asimismo para servicio del ferrocarril, el uno sobre el Caño del Aguila y próximo á su entrada y el otro sobre el Caño de El Horcajo han contribuido á que en menos de una generación se hayan obstruído sus caños respectivos. Y, por supuesto, á los tres conviene la crítica que sobre la semipresa del puente Zuazo hizo tan sabiamente el ingeniero Sr. D. Carlos Cortés en 1863.

Auxiliares poderosos de las tres mencionadas causas, y que juntamente con ellas han contribuído al mal estado actual de la bahía y de sus afluencias, son los objetos voluminosos acumulados y yacentes en el fondo de ellas, ya por la fuerza de las circunstancias, ya por la indolencia de los navegantes ó ya por conveniencias industriales ó por necesidades de la hidráulica.

En tiempos algo lejanos se echaron á pique en la bahía por actos de guerra los cascos de 29 buques, cuando menos, que nunca se sacaron.

Con esta causa coincidió la costumbre de arrojar los lastres de los barcos donde más placía á los capitanes que entraban á tomar carga en bahía.

Respecto de los buques echados á pique por actos de guerra, dice el Sr. Cortés:

«Ocurre por los años 1587 y 1596 la invasión inglesa: échanse á pique en la bahía porción de buques, y nótense bien los puntos en que esto se verifica: 2 en el Trocadero, 5 en la entrada del entonces estero de la Carraca, 4 en el interior, 3 fragatas en el de Sancti-Petri, 1 cerca de Puerto Real y otra en la canal frente á Puntales. Estos buques no se sacaron, y de esta época data el hecho de empezar á cegarse la ensenada de Puerto Real y el Caño del Trocadero.»

Ya en 1675 debían ser muy notables los efectos, puesto que el Presidente de la Casa de Contratación de Sevilla, D. Gonzalo de Córdoba, mandó hacer un pontón para limpiar el caño y los careneros del Trocadero.

En las actas del Ayuntamiento de 1768 consta que al producirse quejas sobre el casco de un navío francés, el *Santiago*, echado á pique por uno de nuestra armada enmedio de la canal de Puntales, aseguraba el alcalde de la mar, con el testimonio de los prácticos y pilotos, que en aquella parte de la bahía se experimentaba una disminución de fondo de dos brazas de agua...

Por si algo faltase á este estado de cosas, ocurre antes, en 1702, cuando la guerra de Sucesión, que temiendo la escuadra francesa refugiada en esta bahía un ataque de los aliados, se echaron á pique ocho navíos en la boca de Puntales, para impedir la entrada á los enemigos.

Cuantas observaciones se hicieron por los prácticos sobre la imposibilidad de sacar después los buques y sobre la inutilización completa de la bahía interior, Puerto Real, fueron despreciadas, y, efectivamente, los buques al fin no se sacaron. Los resultados no fueron, sin embargo, instantáneos, pero se tocaron muy pronto, pues ya los prácticos decían de 1726 á 1735 que la bahía tenía de menos una braza de agua y que el Caño del Trocadero se hallaba enteramente perdido... los buques que á la pleamar entraban en el Trocadero quedaban en seco á la baja mar, y la cabezuela del Sudeste del Trocadero había avanzado seis brazas hacia la canal desde 1730 á 1737.

Desde aquella época todo fueron reclamaciones sobre el mal estado de la bahía y proyectos de obras para la mejora de su puerto. ¡Por desdicha todo se quedó en proyectos!

También ha tenido parte ejecutiva en el conflicto de los aterramientos el acopio de las maderas enterradas en los cantiles del caño principal, cerca de los diques en la costa de la antigua fábrica de jarcia, en la orilla opuesta, y en el caño de la Culebra, límite Sur del Arsenal, y otras recientísimas concausas: las obras hidráulicas ejecutadas en el Trocadero por la Compañía Trasatlántica, los terrenos robados al mar para emplazamiento de la estación del ferrocarril de Cádiz, la construcción del muelle de hierro de Puntales, la del hoy astillero de Vea Murguía-Noriega y el avance hacia la canal de la batería de San Felipe, á más de las prolongaciones y construcciones nuevas de muelles de carga y descarga en el puerto.

Grandes esfuerzos y sacrificios pecuniarios han venido haciendo, tanto el Estado español como el Municipio de la ciudad de Cádiz, en distintas épocas para combatir el mal de los aterramientos fangosos.

Un pontón de dragar mandado hacer en 1675 por D. Gonzalo de Córdoba, Presidente de la Casa de Contratación de Sevilla, hubo de producir tan poco efecto, que en 1738, por Real despacho firmado en Aranjuez el 13 de Junio, se dispuso la limpieza del Caño del Trocadero, á fin de que quedara en el mejor estado para poder amarrar y carenar en él los navíos de la carrera de Indias. El contratista debía mantener á su costa hasta dos pontones y cuatro bateas que, por tiempo de doce años, trabajasen continuamente á fin de que, «á marea baja estuviesen á flote los navíos...» pero el tiempo y el dinero se gastaron, sin que el caño quedara como se llegó á pensar.

El Consulado de la Universidad de Cargadores de Indias, contra el parecer del famoso marino D. Jorge Juan, acometió nuevamente la limpia de los fangos. En ocho largos años, Mayo de 1755 á Junio de 1763, se gastaron lastimosamente en la inútil faena 4.648.140 reales vellón, 1.162.035 pesetas.

A pesar de esto, y á consecuencia de quejas de varios comerciantes y navieros, elevadas al Presidente de la Casa de Contratación, se celebró en Enero de 1777 una gran Junta del comercio de Cádiz, en la cual se decidió acudir con mejores medios y más eficaces todavía á la limpia de los fangos; y los diputados elegidos para llevarla á feliz término, á pesar de los fracasos anteriores, se prometían, con increíble ceguera, recibir en el Trocadero *toda la Marina mercantil y aun mucha parte de la Real Armada, si en algún caso, que es factible suceda*, conviniese ponerla en aquel paraje.

En la obra se invirtieron 11.340.631 reales vellón, 2.835.157,75 pesetas.

Pues bien, y con todo esto, dice el Sr. Cortés: «En 2 de Julio de 1804 se expidió una Real orden mandando al Consulado de Cádiz limpiar la boca y Caño del Trocadero, para la *salida* de la urca *Librada* y la *entrada* de la fragata *Paz* para su carrera. Pero ¿qué eficacia sería la de la limpieza cuando á los tres años, en Noviembre de 1807, vino otra orden del Príncipe de la Paz disponiendo que se continuase la extracción de los fangos, para que pudiera *salir* la fragata *Paz*, cuya carena estaba próxima á su terminación».

Al fin la Caja consular se encontró sin recursos para dispendios tan disparatados, y todos los vocales de la Junta acordaron representar que «era *un imposible de bulto que el Consulado pudiera hacerles frente*».

Levantado el sitio de esta ciudad de Cádiz durante la guerra de la Independencia, mandó la Regencia en 1812, de orden del Congreso, que 2.000 vecinos de Cádiz concurrieran diariamente á los trabajos del Caño del Trocadero, para darle comunicación con el río de San Pedro é interceptar de este modo el paso á los enemigos si volvían á combatir esta plaza. Los vecinos que no asistiesen pagarían un jornal de 10 reales vellón—2,50 pesetas.

Resistióse la ciudad á semejantes sacrificios personales y prefirió sacar cantidades de la masa común á fin de llevar á efecto la empresa. La dirección de todo estuvo confiada al Capitán de Navío D. José María Aubrán, y sólo en el año de 1812 se gastaron en la formación de la *Cortadura* del Trocadero á la Algaida 2.489.952 reales 15 maravedises—622.488,10 pesetas.—Los gastos todos de la formación del canal llegaron á 13.000.000 de reales vellón—3.250.000 pesetas.

Pues á los tres años de estos considerables gastos, en 1816 ya estaba entorpecida la *Cortadura;* y como es sabido, las arenas y los fangos la habían hecho vadeable por varios puntos en 1823, lo cual facilitó á los franceses, cuando invadieron esta comarca, la sangrienta sorpresa en que perecieron tantos defensores de la causa liberal.

En tantos y tan costosos experimentos se habían consumido hasta 30.000.000 de reales—7.500.000 pesetas,—sin contar los muchos de que no hacemos cuenta por no haber llegado hasta nosotros.

Aún más. Hace treinta y tres años se sacó á subasta la limpia de los Caños del Arsenal de la Carraca por medio de dragas que extrajesen fangos.

Según una memoria del ingeniero jefe, Sr. D. Manuel Crespo y Lema, la Nación desembolsó más de 1.000.000 de reales—250.000 pesetas—en pago de fangos extraídos, *sin que nadie percibiese mejora alguna en las sondas de los caños.*

Después la misma Marina ha gastado unos siete ú ocho mil duros anuales en dragados de la más perfecta inutilidad pasado el momento de la entrada ó salida de los buques en los diques y del lanzamiento al agua de aquéllos.

Todavía en la actualidad se contrató el servicio del dragado de los Caños del Arsenal de la Carraca con D. Tomás Cobos en la cantidad de 2.500.000 pesetas, pagaderas en cinco años. El contratista se comprometió á extraer dos millones de metros cúbicos de fango y á dejar 8,40 metros de fondo, contado desde la máxima bajamar.

Gracias á los progresos mecánicos realizados por la industria moderna en la construcción de los trenes de limpia para puertos, ha podido el Sr. Cobos socavar los caños hasta obtener de momento el bra-

© Biblioteca Nacional de España

ceaje indicado y á máxima bajamar en los sitios que la Marina consignaba en el pliego de condiciones facultativas.

Puede desde luego afirmarse con la garantía del tiempo, descubridor de grandes novedades, que tan luego pase el período indispensable para la reaparición del proceso eterno de los aterramientos quedará anulada esta otra tentativa de limpia, última de la larga infructuosa serie que empezó con la de D. Gonzalo de Córdoba, Presidente de la Casa Contratación de Sevilla en el año 1675.

¡Qué lástima de millones enterrados, sin fruto ninguno, en los fangos de los caños! ¡Qué pertinacia impenitente la de nuestros antecesores y qué ceguera á prueba de fracasos!

¡Hasta el entusiasmo llegó á veces la fe en tan desatinados derroches!

JUAN PASTORÍN Y VACHER,
Capitán de Fragata.

(Continuará.)

LA PESCA DE ALTURA

«En el mar y por el mar habremos de cumplir los varios destinos reservados á nuestra Patria.»

Vicealmirante
Sr. D. José María de Beránger.

SEGÚN el libro *Estadística general del Comercio exterior de España, año 1893*, importa España anualmente del extranjero por el valor de 26 millones de pesetas, producto que proviene de la pesca. De esta suma, según el mismo libro, solamente el bacalao, que los españoles antes pescaban en los mares del Norte, representa 25 millones de pesetas.

Seguramente muchos dirán: Pero ¿es posible que el producto de una navegación y pesca que los españoles antes practicaron haya llegado á costar al país un tributo tan enorme todos los años?

Y se tiene que contestar, que no solamente pierde el país esta suma, sino mucho más.

Pero cambiemos la frase y preguntemos: ¿qué ventajas puede España obtener del establecimiento de sus antiguas pesquerías de altura, y con especialidad de las de bacalao en los mares del Norte? Esta pregunta ya se ha contestado en el primer número de EL MUNDO NAVAL; pero como no solamente es suficiente tener una opinión ó criterio sobre un asunto, sino que también es preciso poder probarlo, vamos á hacerlo aquí.

I. El bacalao que hoy consume España, importado del extranjero, y no incluído el traído como contrabando, se puede calcular en 48.000.000 de kilogramos, sobre poco más ó menos. Si se supone que éste se vende en España al precio de una peseta kilo, se puede fijar el precio que se paga en el extranjero á 60 céntimos kilo, y tenemos que el país envía anualmente al extranjero 48.000.000 × 60 = 28.800.000 pesetas para proveerse de un producto que puede considerarse como de primera necesidad.

El bacalao que consume España se importa sólo en buques extranjeros. Fijamos el flete de tonelada de bacalao importado en España en 50 pesetas (un flete muy bajo), es decir, en 5 céntimos por kilogramo, y vemos que el flete pagado por los 48.000.000 de kilogramos de bacalao sube á 2.400.000 pesetas. De modo que España paga actual y anualmente al extranjero 28.800.000 + 2.400.000 = 31.200.000 pesetas para proveerse de bacalao, producto que los españoles han adquirido, y ahora, y mejor que antes, pueden pescar con buques propios y curar en España.

II. A bordo de un buque de 120 toneladas tripulado por veinte hombres se pesca durante un verano en los mares del Norte 89.900 kilogramos de bacalao salado sin curar. Con bastante exactitud se puede calcular que este pescado, al ser curado, pesa 60.000 kilogramos. De esto se deduce que para pescar todo el bacalao que hoy consume España se necesita enviar á los mares del Norte anualmente 48.000.000 : 60.000 = 800 buques de vela de á 120 toneladas de registro.

III Como un buque de pesca de 120 toneladas debe tener una tripulación de 20 hombres, los 800 buques necesitarán anualmente una tripulación de 800 × 20 = 16.000 marinos. Los 800 buques pueden ser españoles y pueden construirse en España, donde se encuentran maderas y metales suficientes y de las mejores cualidades. Una vez aprendida la pesca, los 16.000 hombres pueden ser marinos y pescadores españoles, porque lo que una nación ha efectuado antes puede hoy emprenderlo de nuevo.

IV. A bordo de un buque que pesque 89.900 kilogramos de bacalao salado sin curar se necesita para salar el pescado 70.000 kilogramos de sal. Por consiguiente, á bordo de los 800 buques se consumirá anualmente 800 × 70.000 = 56.000.000 de kilogramos de sal, con lo que también puede España proveer á esta industria, tanto más cuanto se sabe, porque es notorio, que la sal de las salinas españolas es mejor para el bacalao que la de Portugal y de Francia.

Aunque de tal modo se aumenta el consumo de la sal en España con estos 56.000.000 de kilogramos, no se debe temer que la exportación á los países extranjeros disminuya, por la razón de que los pescadores de allí siempre necesitan sal para conservar el pescado que ellos y los demás habitantes de estos países no pueden consumir.

V. Las tripulaciones de los 800 buques necesitan anualmente provisiones por valor de 4.200.000 pesetas, y para curar el pescado en España se puede anualmente dar trabajo á muchos miles de personas.

Como el de proveer trabajo nuevo, que puede asegurar una ganancia suficiente para el obrero, es el único medio verdadero de impedir la *emigración*, tantas veces lamentada en España, creemos que una ley que arregle la pesca de altura será recibida con benevolencia.

Contestando á lo que se ha dicho, el lector seguramente pensará: «Sobre el papel parece esto muy bien; pero yo, que no soy perito, me permito creer que las cifras, que tantas veces mienten, pueden en este caso también exagerar un poco». Y nosotros contestamos que en estas tres ó cuatro cifras, que demuestran los beneficios supuestos, no puede haber nada oculto, y no sólo retamos al lector á que nos demuestre que hay exageración, sino más, nos permitimos recordar que estas ventajas no son solamente las que España puede obtener del restablecimiento del ramo de la pesca de altura, es decir, de las pesquerías españolas de los mares del Norte. La pesca de altura traerá consigo muchos mayores beneficios. Nos permitimos decir:

La pesca de altura, desarrollada en todos sus ramos es una de las piedras fundamentales sobre las cuales España podrá restaurar su Armada y reconquistar su antiguo poder. El que no lo vea así es ciego. En la Armada, que es la gran palanca que ha de proteger todo, el oficial es el alma y la tripulación los miembros que ejecutan. Las tripulaciones tienen que proceder de los buques de pesca y mercantes, cuya misión es aumentar la riqueza de la Nación, hoy como siempre. Concluiré copiando las siguientes palabras de D. Nicolás de Sorraluzce Zubizarrete:

«Que España haga, pues, un llamamiento á sus marineros, animándolos con premios, empleando todos los medios de los que otras naciones se han valido para dar empuje á las grandes especulaciones; entonces solamente otro porvenir le estará reservado. Sus flotas de pescadores surcarán el Atlántico y podrán consolarla de la pérdida de sus galeones.»

En la pág. 319, libro VI de las *Disquisiciones náuticas*, por el Capitán de Navío D. Cesáreo Fernández Duro, se lee lo siguiente:

«En 1564 reanudaron las relaciones amistosas los vascos con la provincia de Labort, y suscribieron nueva concordia para hacer en conserva la pesquería, cada vez más próspera y beneficiosa. Cristóbal de Barros informó al Rey de su beneficio en 1574, enumerando las naos que iban á Terranova cada año y las que al mismo tiempo salían de San Vicente de la Barquera, Llanes, Ribadesella, Gijón y Avilés, formando flota distinta, que se dirigía á la costa de Africa frontera de las islas Canarias, y explotaba la pesquería desde el cabo Aguer hacia el Sur. Proponía este celoso funcionario una pragmática, que llegó á publicarse, muy semejante á la que *más tarde fundó la prosperidad de Inglaterra* con el nombre de *Acta de navegación*, pero que se estrelló en el espíritu de privilegios de los vascongados, y en su empeño de partir el tráfico y ganancia de la pesca con los labortanos.»

Es decir, que España en aquellos tiempos tenía una gran pesca de altura en los mares del Norte y otra en los bancos de las islas Canarias: ni de la una ni de la otra queda hoy ni siquiera rastro.

Los marinos son hombres prácticos y tienen de vez en cuando opiniones contrarias á las del hombre de tierra. Hay en España hombres muy patrióticos que creen que se debe hacer todo lo posible para desarrollar una pesca de altura en los bancos canario-africanos para disminuir de esta manera la importación de bacalao del Norte, sustituyéndolo poco á poco por el pescado de aquellos bancos. Lo erróneo de esta opinión conocerá el que haya comprendido bien las palabras del Ministro de Marina: «En el mar y por el mar habremos de cumplir los varios destinos reservados á nuestra patria». Es decir, que no se llegará nunca á dominar los mares desarrollando solamente un ramo de la navegación, y menos si este desarrollo se hace á costa de perder la mitad de lo que se debe ganar.

Para lograr lo que se desea se debe aumentar la navegación y extenderla á todos los mares del mundo donde pueda flotar un barco, y no se logrará esto estableciendo una pesca en las Islas Canarias con el fin de arruinar la afición al bacalao, que precisamente es la que debe servir de base para otra fuente de riqueza: las grandes pesquerías españolas en los mares del Norte.

Aun cuando es una verdad que sería una gran riqueza para España tener una pesquería de altura en los bancos canario-africanos, asimismo es igualmente cierto que también sería una riqueza para el mismo país tener una gran pesquería en los mares del Norte, como en anteriores años. De modo que debe quedar admitido que las dos pesquerías que España tuvo antes, pero que hoy no se tienen, son dos ríos de oro: el uno, el de las Canarias, parado ó en parte permitido desembocar en Francia; el otro, el del bacalao, que antes desembocaba en España, va ahora en su tota-

© Biblioteca Nacional de España

lidad á parar al extranjero en forma de 31 millones de pesetas Si. ahora se quisiera desviar el curso del uno para hacer que el otro volviera á España, es decir, quitar la costumbre de comer bacalao en España, para de esta manera fomentar las pesquerías de las Canarias, sería un doble suicidio. El lector me dispensará esta dura frase, pero voy inmediatamente á probarle la verdad de estas palabras.

Si se llegase á hacer el milagro de desarrollar primero una gran pesca en los bancos canario-africanos, posiblemente desaparecería entonces de España el producto extranjero, el bacalao, y se desviaría el río de los 31 millones de pesetas que van al extranjero; pero como todo en el mundo si no se agota se disminuye, perderían poco á poco dichos bancos sus riquezas; es decir, se cometería un suicidio agotando lentamente una fuente de alimentación.

Si se llegase á parar el río de los 31 millones, compensando el bacalao con pez de las Canarias, se cometería el otro suicidio, porque perder la afición á dicho pez sería lo mismo que cerrar para siempre una posibilidad para restablecer las antiguas pesquerías españolas en los mares del Norte.

Cuando en España se encuentra este raro caso, que la Nación, por el duro trabajo de sus antepasados, ha adquirido afición á un producto sano, que se arranca en lejanos mares, ¿no se obraría con más previsión si, en vez de trabajar para que se extinga esta afición, se hiciera todo lo posible para fomentarla, aprovechándola para adquirir de nuevo lo que antes se ha tenido? Obrando de esta suerte volverían pronto á España los dos ríos de oro que antes tenía, que hoy no se explotan y que, si se quiere desarrollar el uno á costa del otro, se pierden para siempre.

Todos los marinos tienen algo en sí que algunos llaman fe, otros creencia en el destino y otros superstición, llámese como se quiera. Entre otras cosas se cree que, cuando se obra mal, hay que pagar la pena merecida por la falta cometida. España ha cometido un pecado en abandonar sus antiguas pesquerías de altura, el país ha pagado esto á peso de oro; está bien pagado: si se quiere volver á tenerlas de nuevo, ¡adelante! ¡Todavía hay tiempo!

Concerniente á la riqueza de los bancos de pesca canario-africanos é irlandeses, y cuál de los dos se debe explotar primero, sobre estos asuntos trataremos en otros artículos.

ERNESTO LYDERS
Capitán de la Marina mercante.

UNA PEREGRINACIÓN Á LA MECA

NIMACIÓN extraordinaria se notaba en la ciudadde Fez. Por sus arrabales no se veía más que engalanados caballeros en corceles con ricos atavíos, y camellos cargados de vituallas y servidores.

Las plazas de la capital de Marruecos eran insuficientes para albergar aquella falange de creyentes de todo el imperio, y que, convocados por el fanático morabita Ab-del-Ramy Sid-Majtar á hora determinada, habían de salir en compacta masa, sufriendo fraternalmente los rigores del abrasador Febo en las tostadas arenas del desierto de Sahara, los terribles desastres del devastador simoun, las lamentables sorpresas del rey de las selvas y esa multitud de peligros que arrostran, con la mayor resignación y en aras de su fe, las numerosas caravanas que, rindiendo culto á los preceptos del Corán, consiguen llegar á la Meca, sin que por este hecho coadyuven ni en poco ni en mucho al concurso de la civilización, á que todas las generaciones están obligadas, caravanas que, disminuídas considerablemente, rinden adoración al santo profeta de Alá, encerrado en labrada arca de acero suspendida en el aire por ingeniosa combinación de agujas imanadas.

A una señal convenida salen de Fez confundidos en tropel, con la confianza y la satisfacción de los que van á ejercitar el acto más grato á los ojos de Mahomed.

Bien haya la arriesgada caravana que dirige sus pasos al desierto.

¿Cuántos lograrán la gracia del Profeta?

¿Cuáles los que volverán al seno de su hogar?

Durante los primerós días de expedición, la caravana avanza y avanza sin la menor dificultad.

Las abluciones y rezos no son interrumpidos.

Las municiones de boca no escasean.

El agua para reponer las fuerzas de señores y criados no falta en los aduares y, por último, aquella muchedumbre de fieles, cobrando mayores bríos, se detiene ante las primeras fajas de arena del desierto de Sahara.

Los descendientes más cercanos del Profeta arengan á la multitud, recitando versículos y ofreciendo recompensas celestiales.

Se abastecen de agua los camellos, y allá va la caravana, perdiéndose de vista al fin en aquella indefinida llanura de finísimo polvo de arena.

***

Ya la caravana acorta el paso.

Los que la conducen no ocultan su abatimiento.

Los víveres se reparten en corta ración y los depósitos de agua se agotan.

Los guías aseguran que el oasis está próximo; pero pasan días y días y no se encuentra vestigio de vegetación.

Siempre profundísimas capas de arena, cuyo abrasador contacto agota las mayores energías, produciendo invencible inervación.

Si la caravana no encuentra agua, bien pronto contribuirá su horrible hacinamiento á ofrecer á Europa, y con seguridad á su propio país, la aparición de ese tremendo azote de la humanidad denominado cólera morbo.

De pronto se oye una estentórea voz que grita: «¡El oasis!»

Y como alud que todo lo arrolla, precipítase la caravana en el verjel que el ángel bueno ofrece al ferviente musulmán, satisface su sed, duerme y recupera sus fuerzas, se sacrifican reses que se reparten con avidez, se aprovisionan los depósitos, y antes de emprender la marcha se restan los que han sucumbido.

Faltan trescientos.

¡Alá tenga piedad de ellos y les conceda el séptimo cielo!

Caminan y caminan en medio de horribles sufrimientos.

Se degüellan cien camellos para aprovechar el agua que llevan de repuesto en sus entrañas, con la que la caravana sólo consigue humedecer sus abrasadas fauces, y continúa la marcha, dejando en pos de sí una línea de hombres que, en la imposibilidad de avanzar, se abandonan al acaso y mueren en aquel inmenso piélago de polvo calcinado.

Oyese de pronto la terrorífica voz del simoun.

Todas las miradas se dirigen al Oriente, y cual nube asoladora que del cielo desciende se observan allá en lontananza formidables montañas de arena que avanzan vertiginosamente hacia la caravana, levantando oleaje potentísimo y elevando á alturas formidables á caballos y jinetes, cual frágiles plumas ó impalpables objetos.

Pasa el simoun cual relámpago, pero dejando huellas tristísimas y desconsoladoras.

Al salir de Fez, la caravana contaba con dos mil creyentes.

Restan sólo noventa.

***

El desierto queda al Norte y la caravana atraviesa parte del Egipto.

Una arista azulada se extiende al SE. y el corto grupo redobla sus abatidísimas fuerzas.

—¡Adelante por los privilegiados del Profeta!—exclama el único descendiente de Mahoma superviviente á tanta catástrofe.

Avanzan y llegan á las orillas del mar Rojo, testigo de hecatombes formidables en razas distintas de pasados siglos.

Sólo quedan cuarenta sectarios.

Pero ¿qué importa, si un crecido número ha conquistado con el sacrificio para ellos la gloria y para la grey musulmana la fe?

Cincuenta kilómetros distan ya de la ciudad santa de la Meca, donde se levanta erguida la tan famosa mezquita de la Kaaba, objeto de la peregrinación.

¡Animo, pues, que mañana circulará por los ámbitos de la provincia de Hedjaz la fausta nueva de haber entrado en su capital cuarenta creyentes de los dos mil que componían la caravana de Ab-del-Ramy Sid-Majtar!

FRANCISCO ATIENZA COBOS

ACADEMIA DE AMPLIACIÓN DE SAN FERNANDO

(CÁDIZ)

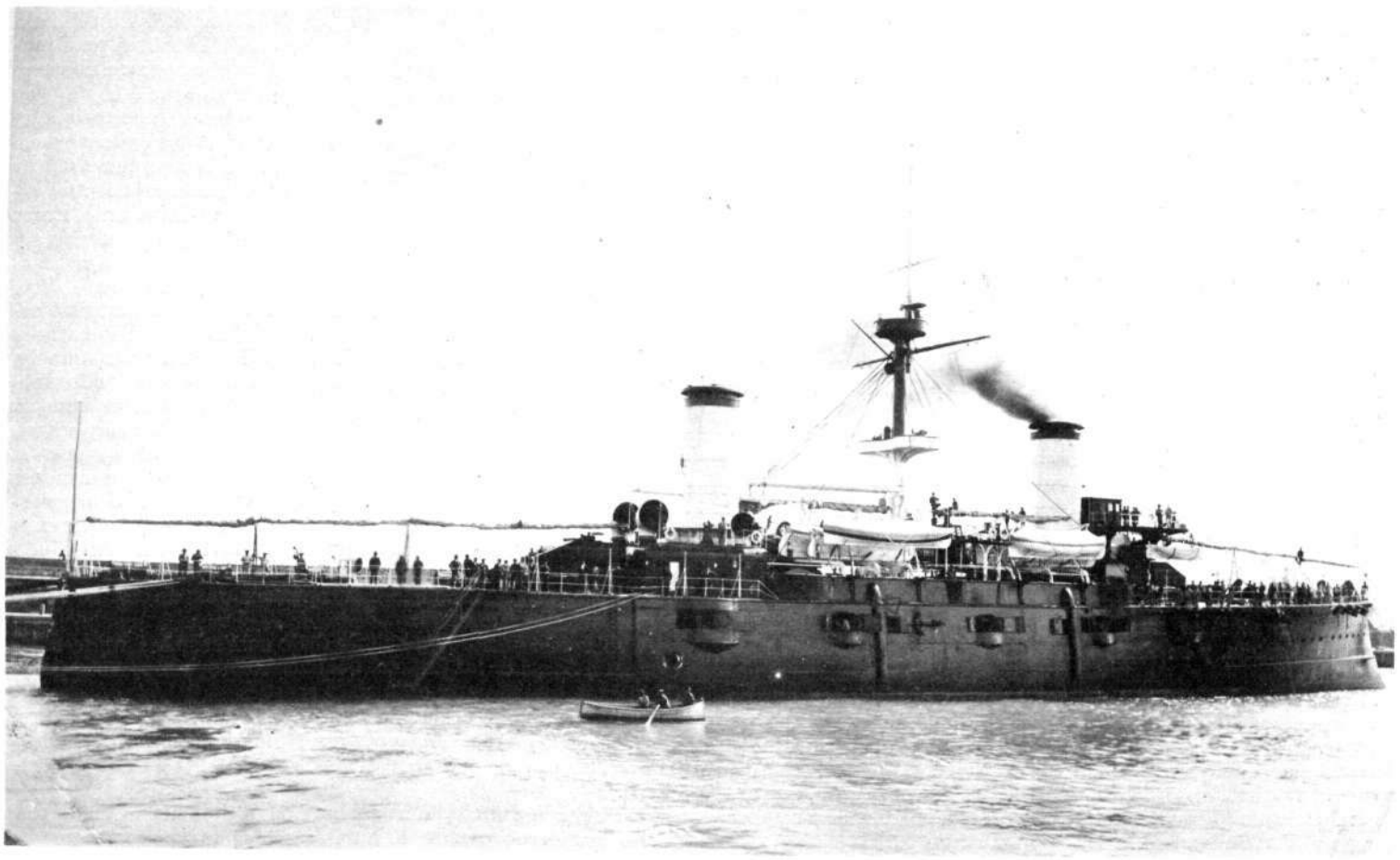
POR soberana disposición de 3 de Febrero de 1885 se instaló en los edificios que ocuparon la antigua Capitanía general é Intendencia la Academia de ampliación, de cuyas principales dependencias dan idea las fototipias que ofrecemos en este número y en los siguientes.

El edificio ha tenido que sufrir grandes transformaciones para poderlo adaptar al objeto actual, bien distinto de su primitiva aplicación, pudiéndose decir que á cada nuevo gabinete creado ha sido preciso prepararle su alojamiento.

En la planta baja del ocupado por la Capitanía general están instalados la Sala de Juntas, Dirección, Subdirección, Biblioteca, los gabinetes de Química, Física y Fotometría y los talleres del mecánico y modelista; en la planta alta de ambos edificios los gabinetes de Artillería, Arquitectura naval y Máquinas, la sala de Dibujos, Clases y despacho de profesores; en la torre el gabinete fotográfico, y por último, en la huerta el de Náutica, provisto de ranura meridiana que le hace apto para práctica astronómica de los alumnos; la planta baja de la Intendencia está ocupada casi en su totalidad por la Academia de Administración, conservándose sólo tres habitaciones que se utilizan como almacenes para envases y desbaratos.

© Biblioteca Nacional de España

Excmo. Sr. D. ÁNGEL FERNÁNDEZ-CARO Y NOUVILAS
Subinspector de primera clase de Sanidad de la Armada.



Marina española.—Crucero acorazado «CRISTÓBAL COLÓN»
(En el acto de comenzar sus pruebas.)

© Biblioteca Nacional de España

De lo que era Archivo al instalarse la Academia, y aprovechando la estantería, se formó al principio la Biblioteca, que ha sido necesario extender al antiguo despacho del Capitán general, quedando actualmente todas las secciones con holgura suficiente para admitir las obras que se siguen adquiriendo. Contiene al presente 2.118 obras con 4.616 volúmenes; de ellas 643 con 1.853 proceden de las antiguas Academias de Artillería, Ingenieros y Estudios superiores; han sido, pues, adquiridas en el espacio de doce años escasos 1.475 obras con 2.763 volúmenes.

Los gabinetes de Artillería y Arquitectura naval son procedentes de las antiguas Academias respectivas, aumentados con algunos modelos y aparatos adquiridos por la Academia después de su creación.

Los de Náutica y Máquinas son de nueva creación y se han ido formando con modelos y aparatos, unos adquiridos y otros ejecutados en la Academia por los operarios, bajo la dirección de profesores y alumnos.

El fotográfico, también de nueva creación, está montado con los elementos que exigen los modernos adelantos en fotografía.

El gabinete de Física se formó con los aparatos é instrumentos de las antiguas Academias de Estudios Superiores y Artillería y se ha enriquecido con la adquisición de otros muchos modernos, principalmente eléctricos, y con un dinamo, motores y acumuladores procedentes del *Submarino Peral*. El local lo componen tres salones consecutivos: el primero (antiguo comedor) dedicado á Electricidad experimental; el segundo, que se levantó de planta, tomando una parte del jardín, está dedicado á la Física general y clase, y el tercero á Electricidad industrial, que se hizo utilizando la cuadra y dependencias anexas.

El gabinete Fotométrico se encuentra instalado en habitación inmediata é independiente, en condiciones apropiadas á su objeto.

El gabinete de Química, formado también con elementos de las mismas antiguas Academias, se ha surtido con numerosos aparatos nuevos. Comprende la sección de Tecnología, cuyo material, en su mayor parte regalado por sociedades industriales y particulares, se incrementa con el que frecuentemente se ensaya en la Academia. El local lo componen cuatro departamentos, tres dedicados á laboratorio y el cuarto á tecnología. Contiguo se encuentra otro departamento donde están instalados el espectroscopio y microscopio, montados en condiciones de ser utilizables inmediatamente para análisis espectral y microscópico.

Tiene el edificio 2.000 metros de superficie (alto y bajo) y para su entretenimiento, adquisición de todo el material de enseñanza é instrumentos y gratificación para libros de los alumnos se consignan en presupuesto 12.000 pesetas. Con estos solos recursos, después de atender al objeto principal de la consignación, arriba indicado, se ha logrado llevar á cabo una completa transformación del edificio, poco adecuado, como es fácil de imaginar, al objeto para que hoy está destinado.

Para atender á la conservación, entretenimiento y limpieza del edificio y material de enseñanza sólo cuenta este centro con un carpintero modelista, un operario mecánico y cinco marineros.

TOMÁS DE AZCÁRATE
Director de la Academia de Ampliación.

TEATROS Y AUTORES

Predominio indiscutible del género chico.—La variedad en el teatro.—Los estrenos de la quincena: *Los chicos*, *El Mentidero* y *El pobre diablo*.—Algunas noticias de teatros.

En pleno dominio el género chico, han de empequeñecerse forzosamente estas crónicas, porque la *primera materia* no da más de sí; Euterpe y Talía se van achicando en tales términos que ya no nos maravilla verlas jugar al corro como simples rapazuelas. Con esto no quiero decir que á todo lo grande, por serlo, se le haya de conceder por derecho propio supremacía sobre lo pequeño; un pedrusco capaz de hacer descarrilar un tren vale menos que un brillante tamaño como una lenteja, y en obras de arte la magnitud material es lo de menos.

Hoy se aplauden con justicia tres ó cuatro obras líricas que no por pertenecer al dominante género chico hay que analizarlas con microscopio para descubrir en ellas méritos literarios y musicales. Por otra parte, lo que se exige en los sainetes, piezas, pasillos, juguetes, revistas, apropósitos, etc., etc., es tan poca cosa, que sería trabajo nada lucido y pueril pretensión aquilatar, pesar y medir sus grados de bondad.

Lo que sucede es que nos vamos encerrando en un círculo muy estrecho. El modo de expresión artística en el teatro es muy variado, desde el drama de empuje, con lo que se llama pensamiento trascendental, á la comedia fina y discreta; desde la zarzuela grande, natural progenitora de la ópera española, hasta el picaresco fin de fiesta; de modo que esa misma variedad, compatible con todos los gustos, constituye uno de los mayores encantos del teatro en ciudades populosas donde sea posible el *cultivo* de todos esos géneros. Pero es el caso que, por lo que á Madrid respecta, se ha ido poco á poco desterrando una clase de obras, permitiendo que gocen otras indiscutible hegemonía en los escenarios, y así vemos que para el próximo invierno, verdadera temporada teatral, se nos prometen muchos cuadros cómico-líricos, ó cómicos á secas, sin que sepamos gran cosa con visos de seguridad referente al Español, Comedia y Princesa, donde suelen refugiarse el drama y la comedia, sin perjuicio de abrir un portillo á la *juguetería* en uno ó más actos.

Para desentrañar las causas á que obedece esta tendencia arrolladora se necesitan mimbres y tiempo (aunque esta clase de crítica seria sea harto más difícil que hacer un cesto), y no es oportuno meterse en semejantes disquisiciones cuando no tienen estas líneas otro fin que el de informar á vuela pluma de lo que sucede ó se prepara en los teatros.

Ocupémonos, pues, en decir algo de los estrenos de la última quincena, que fueron *Los chicos* y *El Mentidero* en la Zarzuela y *El pobre diablo* en Eldorado, abierto *por fin* al público, aunque un poco tarde.

Los chicos, hijos naturales y bastante bien parecidos de Larrubiera y Hermúa (*Mecachis*), con música para dormirlos del maestro Brull, es una obrita ligera, bien trazada, sin más pretensiones que la de entretener é interesar al concurso con un argumento no muy original, pero sí ingeniosamente desarrollado, que motiva escenas cómicas preparadas con discreción, *movidas* (según frase de ritual) y ricas en agudezas y chistes, cualidad que el público agradece, riéndose de buena fe. ¿Que el asunto es escurridizo?... Sí, pero ahí está *El Angel caído*, que se aplaude á rabiar, por lo mismo que es *caído*, y se le perdona el ser testigo mudo de un duelo inverosímil en Madrid, sólo porque todo lo demás de la obra es un cliché fotográfico de las modernas costumbres madrileñas entre ciertas gentes...; la manga ancha está de moda en el teatro. Además, la partitura de *El Angel caído* es, y ha sido la noche del estreno, importantísimo factor del éxito; digna de Brull.

No estuvo tan afortunado este maestro en *Los chicos*, cuya música es muy inferior al libro, y así lo reconocen prensa y público, no porque esté *mal hecha*, sino porque ni es original, ni inspirada, ni siquiera alegrita. La obra, sin embargo, gusta más cada noche y su título se leerá mucho tiempo en el cartel.

Es de suponer que no alcanzará tan larga vida *El Mentidero*, revista de López Marín y Merino, con música del maestro Mateos. Creíamos que ya estaban mandadas retirar las revistas, y los *Cuadros disolventes* han venido á resucitar el género; *El Mentidero* es una de tantas, sin más novedad que las variaciones sobre el mismo tema de trajes, decoraciones, bailables, etc., etc. La rumbosa empresa de la Zarzuela, que no ha reparado en gastos para presentar con lujo y brillantez el espectáculo, debe andarse con pies de plomo al aceptar nuevas obras, procurando que éstas figuren dignamente al lado de algunas de su novísimo repertorio que honran el cartel y llevan gente. Para garantizar los éxitos, á poco que valgan las nuevas producciones, cuenta con un lucidísimo y completo cuadro de artistas y con sobrados elementos para *empatimar* sin peligro la temporada veraniega con la de invierno. Entre las obras últimamente presentadas hay un sainete en un acto y cuatro cuadros titulado *A la vuelta lo venden tinto ó el santo de la Trini*, que no es de Vega, aunque lo parece por el título.

Digamos algo del nuevo teatro *Eldorado*, que se inauguró estrenando á primera hora *El pobre diablo*, libro de Celso Lucio y música de Torregrosa y Valverde (hijo). Con repetir lo que he dicho de *El mentidero* ya está dicho todo: una revista con los trajes, decoraciones y bailables de cajón, ó dejaría de ser revista; esto no obstante, se disculpa con el pretexto de haber sido *confeccionada* tan sólo para presentar al público la compañía, que es la que actuó en *Eslava*, salvo algunas modificaciones en la lista del personal. La primera mitad de la obra entretuvo á la concurrencia, especialmente un diálogo plagado de chistes (algunos de ellos extremadamente burdos) que dijeron á maravilla Carreras y Julio Ruiz; desde el segundo cuadro en adelante el público se aburrió, y fué milagroso que terminase el espectáculo sin un regular vapuleo á... quien correspondiera.

Al salir este número ya habrán dado comienzo las representaciones de ópera en los Jardines del Buen Retiro, con una compañía de la cual forman parte estimables artistas.

La temporada en el Real comenzará á mediados de Noviembre. Han sido contratados los maestros Goula y Mancinelli, la Darclée y Theodorini, sopranos, y los Sres. Ibos, Van-Dik y Blanchard.

Ha quedado disuelta la compañía que dirigió Mario en la Comedia el invierno pasado. El notable actor Thuiller forma por su cuenta una nueva y con él se van la dama joven Srta. Suárez (Nieves) y el galán cómico Balaguer. Debutarán en el teatro Principal de Zaragoza en el próximo mes de Septiembre.

MARIÓN LORBAC

© Biblioteca Nacional de España

Bellas Artes.—SALIDA DE COLÓN PARA EL DESCUBRIMIENTO DE AMÉRICA, *en 3 de Agosto de 1492.*—CUADRO DE A. GISBERT.

© Biblioteca Nacional de España

Quisieron con sus lindas y blancas manos adornar con ellas el ojal de la levita de los oficiales.

Nunca, ni en la época de sus mayores triunfos, cuando *Il trovattore* y la *Traviatta*, obtuvo el maestro Giuseppe Verdi mayor popularidad que en esa época.

Por todas partes se veía su nombre escrito, entre vivas y frases lisonjeras.

¿Sabeis por qué? Pues porque V-E-R-D-I era á modo de un acróstico que significaba:

V-ÍCTOR.
E-MMANUEL.
R-É.
D-É.
I-TALIA.

Todas las damas llevaban en los paseos y en el teatro flores de tres colores, y hasta las bailarinas del Real Teatro de San Carlos, en Nápoles, exhibían en las prendas más íntimas y reservadas los tres colores revolucionarios.

Aquel día, en el *Colón*, ya de despedida, se comió opíparamente, se bailó casi todo el día, se cantó á coro con frenético entusiasmo el entonces famoso himno de Garibaldi, cuyas estrofas concluyen todas con el estribillo

¡Va fora d'Italia, va fora stranier!

Como las jóvenes palermitanas son muy vivas é impresionables, tanto que se las solía llamar las andaluzas del reino de Nápoles, como todas las refugiadas en el *Colón* eran jóvenes, como casi todas habían sido educadas en los conventos, y nadie ignora el candor y la inocencia que esa clase de educación presupone, no es posible ponderar cuán tierna fué la despedida.

¡Cuántas lágrimas se derramaron en aquel día!

¡Cuántos retratos y cariñosos recuerdos se cambiaron!

Pero como los oficiales del *Colón* esperaban regresar á Palermo en breve, sólo se oía por todas partes la frase:

—Addio, addio... á rivedere.

Llegó á Nápoles el *Colón*: al día siguiente supo el ilustre Marqués de Lema la algarada habida á bordo, los cantos revolucionarios, el regalo de las cocardas... Al principio hubo de considerar el hecho como gravísimo, nada menos que como una manifestación antidinástica en un buque de guerra español, precisamente en los tiempos en que mangoneaba sor Patrocinio y en los que el General O'Donnell asistía con una vela en la mano á las procesiones de San Pascual Bailón... pero reflexionando D. Salvador Bermúdez de Castro que desde el Capitán Posadillo hasta el más moderno y joven de los oficiales del *Colón* eran todos solteros y andaluces... creyó más oportuno echarlo á risa y no darse por entendido en el asunto.

Verdad es que el Sr. Embajador era soltero y jerezano.

EMILIO JOSÉ BUTRÓN
Capitán de Navío de 1.ª clase.

TRES PARRAFITOS DE CRÍTICA LITERARIA

(DIGÁMOSLO ASÍ)

I

Yo pretendo *descubrir la América en el siglo XIX*.

Con lo cual quiero expresar que no presumo ¡Dios me libre! decir nada nuevo al afirmar que la cosa más fácil del mundo es ejercer de crítico literario por el socorrido sistema de las *tomaduras de pelo*, tan en boga en los actuales momentos históricos.

No se trata ahora de la crítica seria é imparcial, sino de aquella que, invadiendo el terreno de lo bufo, resulta siempre amena, regocijada y muy en harmonía con la tendencia de ciertos espíritus ligeros; la *disección* de un trozo de prosa ó de unos versos es más sabrosa y picante que el más picante y sabroso cuento, lleno de chistes é ingeniosidades.

En cuanto á la facilidad de hacer tales críticas, que es adonde voy á parar, puede demostrarse eligiendo al efecto una víctima; pero que ésta no lo sea alguno de los muchos desfacedores de la rima castellana, siempre en pugna con la gramática y el sentido común, ni tampoco ninguno de esos poetas chirles de allende el Atlántico. No; conviene que la víctima sea uno cualquiera de los que más han hecho el oficio de verdugos, de los que más se distinguen en la especialidad de críticos *chirigoteros*. Por ejemplo: Antonio de Valbuena.

Verá el curioso lector cómo se le puede tomar el pelo al señor de Valbuena, por otro nombre *Miguel de Escalada*, y también *Venancio González*, que de las tres maneras se firma, ó ha firmado, el *buen señor*.

Hágame la merced de pasar al segundo párrafo, si gusta.

II

Yo inocente en paz vivía... creyendo que Valbuena (Antonio de), autor de *Ripios aristocráticos*, *Ripios académicos*, *Ripios vulgares*, y no sé cuántos ripios más, nunca escribía versos tontos, vulgares y ripiosos. Y ahora *resulta* que sí, que los escribe.

Es decir, que nos salió un maestro Ciruela.

¡Parece mentira cómo me engatusó ese hombre!

Yo me decía:

—Pues señor, cuando este criticazo escriba versos no se parecerán á los que él pone en solfa, porque tendrá presente la moraleja de aquella conocida fábula:

Procure ser, en todo lo posible,
el que ha de reprender, irreprensible.

¡Qué originalidad de pensamiento! (pensaba yo). ¡Qué frescura, qué limpidez de frase, qué cuidadosa selección en los adjetivos... revelarán sus producciones poéticas!

Y ¡ay de mí! Veo (con el corazón traspasado de dolor) que, imitando su sistema de crítica guasona, es Miguel de Escalada tan disecable como cualquier mísero aspirante á pretendiente á aprendiz de versificador.

Tengo á la vista una quintilla firmada por él, que comienza de este modo:

¿Qué barca en el mar profundo...

Este mar es *profundo* por necesidad; si no vinieran luego un *iracundo* y un *mundo*, verían ustedes cómo el mar de D. Antonio era *proceloso*, ó *ancho* ó *traidor*,

ó mar *pujante*...
(según las exigencias
del consonante).

Primer ripio, y vamos andando; ó mejor dicho, vamos leyendo.

¿Qué barca en el mar profundo,
si sopla el viento iracundo,
no pierde una vez el tino?

Cepos quedos, y analicemos ese *tino*.

Dedúcese de esos versos que la barca, la mismísima barca que está en el mar profundo, pierde el tino.

¡Hombre, no sea usted majadero! (Sistema suyo, ¿eh?). Las barcas tienen timón, quilla, popa, proa, etc.; pero no tienen tino, y por lo tanto no lo pueden perder ni *una vez* siquiera, como usted dice.

Tino es (según el Diccionario de la Lengua): «Hábito ó facilidad de acertar á tiento con las cosas que antes se buscaban.—Acierto y destreza para dar en el blanco ú objeto á que se tira.—Juicio y cordura para el gobierno y dirección de alguna materia».

Podrán, por lo tanto, tener tino los que tripulen la barca; ¿pero ella, la pobre?

¡Usted sí que ha perdido el tino al dispararnos esos versos!

Y prosigamos:

¿Quién no yerra su camino
en el desierto del mundo?

Lo que es usted... desde luego puede afirmarse que yerra su camino.

Y si no, sírvase decirme en qué se funda para asegurarnos con tanta formalidad que el mundo está *desierto*.

¿De dónde saca usted, hombre de Dios, que el mundo está desierto?

¿Tanto empeño tenía usted en no acabar la quintilla sin poner otro ripio?

Pues se ha salido usted con la suya.

¡Ah! Y no vayan ustedes á figurarse que más adelante hay algo sustancioso. Nada más dice. La quintilla pelada, monda y lironda...

Como diciendo: ¡Ahí va esa joya literaria!

D. Antonio: usted que estudió latín... (la verdad es que ahora viene como anillo al dedo un latinajo) recuerde que *aut prodesse volunt aut delectare poeta*.

Y usted, con esos versos, ni nos ha instruído, ni nos ha deleitado.

¡Adiós... *poeta!*

Examinemos al crítico en el tercero y último párrafo.

III

Es de alabar, en primer término, la cultura de su lenguaje.

Resignémonos á hojear cualquiera de sus *Ripios*, los *académicos*, pongo por caso.

Todo el que los haya leído habrá observado (por poco observador que sea) que los *chistes* de D. Venancio se reducen á groseros epítetos aplicados á los académicos.

Es su fuerte, y no se le puede sacar de ahí ni con pinzas. La paja y la cebada abunda, que es una maravilla, en las páginas de aquel libro.

Allá él con su pan se lo coma, que eso irá perdiendo en la estimación de los discretos y bien hablados.

Pero no se trata ahora de eso.

Tengo á la mano un ejemplar de sus *Ripios vulgares*, y vamos á abrir el librejo al azar, para ver si tropezamos con algo digno de un crítico que sabe lo que se dice.

Veamos: página 18, *Al Príncipe Imperial de Alemania*.

Se trata de un soneto escrito por D. Fernando de Gabriel; soneto que comienza así:

«Príncipe, bien venido: te saluda
hoy por mi labio la gloriosa España...»

¿Y qué dirán ustedes que encuentra mal el maestro Ciruela en estos versos?

¡Vaya! ¿A que no lo adivinan ustedes?

Pues dice con la mayor frescura que el autor saluda con *un labio solo*.

El estudiante más romo, el más desaplicado de la clase de Retórica y Poética, sabe que al reducir un plural á singular se emplea una figura llamada *sinécdoque*, tropo que, fundado en el enlace de las ideas, *extiende*, *restringe* ó *altera* en algún modo la significación de las palabras.

© Biblioteca Nacional de España

Compañía Anónima

Forges et Chantiers de la Mediterranée.

FUNDADA EN 1855

DOMICILIO SOCIAL: 1, RUE VIGNON, 1, PARÍS

Representación en España: Alcalá, 72 duplicado, 2.°, Madrid.

ESTABLECIMIENTOS DE LA COMPAÑÍA.—Astilleros para toda clase de construcciones navales en La Seyne (Tolón) y Graville (El Havre). Talleres para toda clase de construcciones mecánicas en Marsella y en El Havre.

Construcciones navales de guerra y mercantes.—Acorazados.—Cruceros de gran velocidad.—Avisos.—Cañoneros.—Torpederos.—Caza-torpederos.—Transportes.—Trasatlánticos.—Buques de vapor de carga.—Yates.—Embarcaciones menores.—Calderas y máquinas marítimas de todas clases.—Material de limpia de puertos y de saneamiento.—Material y aparatos hidráulicos.—Dragas.—Remolcadores.—Gánguiles.—Diques flotantes.—Faros.—Máquinas dinamos para el alumbrado eléctrico.—Máquinas motrices eléctricas, etc., etc.

MATERIAL CONSTRUÍDO POR LA COMPAÑÍA

MARINA MILITAR

Acorazados.

		Caballos.	Toneladas.
Francia.	Amiral Duperré	6.000	10.486
»	Marceau	12.030	9.864
»	Bouvines	6.800	6.588
»	Jaureguiberry	13.200	11.820
»	Latouche-Treville	7.400	4.745
»	Pothuau	10.000	5.318
»	D'Entrecasteaux	13.500	8.113
»	Catinat	9.000	4.065
España.	Numancia	3 000	7.300
»	Pelayo	6.800	9.902
Chile.	Capitán Prat	12.000	6.970
Grecia.	Psara	6.700	4.485
»	Spetsia	6.700	4.485
Japón.	Itsukushima	6 800	4 300
»	Matushima	6 800	4.300
Prusia.	Friedrich Carl	3.000	6.000
Egipto.	Ibrahimiah	3.000	4.700
Italia.	Regina María Pía	2.000	4.250
»	San Martino	2.000	4.250
Brasil.	Marechal Deodoro	6.800	3.162
»	Marechal Floriano	6.800	3.162

Cruceros.

		Caballos.	Toneladas.
Francia.	Tourville	7.200	5.435
»	Cecille	9.600	5.766
»	Linois	6.600	2.270
»	Chateaurenault	23.000	8 018
Francia.	Cassini	5.000	944
España.	Jorge Juan	1.100	935
»	Sánchez Barcáiztegui	1.100	935
Chile.	Presidente Errazuris	5.400	2.080
»	Presidente Pinto	5.400	2.080
Rusia.	Yaroslaw	2.450	3.050
»	Svetlana	8.500	3.850
Grecia.	Miaoulis	2.100	1.800
Japón.	Unebi	8.000	3.750
Méjico.	Zaragoza		1.200
Haiti.	Alexandre Petion	800	680
»	Capois la Mort	800	680

Barcos blindados.

		Caballos.	Toneladas.
Egipto.	Kahera	750	2.000
»	Moussafer	750	2.000
Italia.	Terrible	800	2.700
»	Formidable	800	2.700
»	San Giovanni	600	2.000
»	Palestro	750	2.000
»	Varese	750	2.000
Turquía.	Tres monitores blindados	400	1 100
»	Dos íd. íd.	400	800
Brasil.	Brasil	600	2.000
»	Solimoes	2.000	1.735
»	Javary	2 000	1.735
Holanda.	Scorpioen	1.200	2.200
Austria.	Cyclop	1.000	2.150

Transportes.

		Caballos.	Toneladas.
Francia.	Ariége	250	1.500
»	Adour	250	1.500
»	Vienne	400	2.000
»	Tonkin	2.640	5 429
»	Shamrock	2.640	5 429
»	Nive	2.640	5.775
Egipto.	Masr	1.500	4.000
»	Gharbié	1.500	3.500

Avisos.

		Caballos.	Toneladas.
Francia	Alecton	300	470
»	Magicien	300	470
»	Castor	300	470
»	Elan	350	220
»	Moutte	350	220
España.	Fernando el Católico	550	500
»	Marqués del Duero	550	500
Haiti.	Toussaint-Louverture	800	522

Torpederos.

55 torpederos y caza-torpederos para las marinas de Francia, Dinamarca, Grecia, Rusia, Rumanía y Turquía.

Cañoneros.

107 para las marinas de Francia, España, Chile, Egipto, Italia, Turquía, Brasil, Grecia y Portugal.

Remolcadores.

En gran número para los arsenales militares de varios Estados.

MARINA MERCANTE

Trasatlánticos.

		Toneladas.
Francia.	La Navarre	2.238
»	Estremadure	2.238
»	Donnai	2.238
»	Cambodge	2.238
»	Meinam	2.971
»	La Bourdonnais	2.050
»	Tigre	3.300
»	Nil	1.700
»	Menzaleh	2.030
»	La Seyne	3.800
»	Médoc	5.118
»	Matapan	5.118
»	Tamise	3.383
»	Brésil	8.086
»	Guadalquivir	3.960
»	Guadiana	3.960
»	Charente	5.308
»	Dordogne	5.308
»	Adour	5.308
»	Bourgogne	9.975
»	Gascogne	9.975
»	Ville de Santos	2.580
»	Ville de Rio	2.580
»	Ville de Bahia	2.580
»	Moreno	3.930
»	Rivadavia	3.930
»	San Martin	3.930
»	Porteña	3.930
»	Parana	5.200
»	Precurseur	2.565
»	Golconde	6.455
»	Thibet	5.120
»	Meuse	2.100
»	Armenie	3.310
»	Mingrelie	3.822
»	Anatolie	3.822
»	Georgie	3.822
»	Henry IV	2.975
»	France	4.890
»	Bretagne	3.872
Francia.	Provence	6.455
»	Auguste-André	2.698
»	Dupuy de Lome	5.800
»	Paris	5.800
»	Havre	5.800
»	Rouen	5.800
»	Nantes	5 800
»	Bordeaux	5 800
»	Marseille	5.800
»	Canton	5.850
»	Comorin	5.850
»	Colombo	5.850
»	Cachar	4.800
»	Cachemire	4.800
»	Don Pedro	3.400
»	Pampa	3.500
»	Ville de Rosario	3.300
»	Ville de San Nicolas	3.300
»	Ville de Montevideo	3.300
»	Ville de Buenos Ayres	3.300
»	Ville de Pernambuco	3.300
»	Dupleix	3.685
»	Sinai	7.455
»	Ceylan	6.890
»	Célebes	6.890
»	Espagne	6.600
»	Italie	6 617
»	France	6.620

Buques de vapor, correos, de cabotaje y de carga.

		Toneladas.
Francia.	Cephise	1.500
»	Quirinal	1.500
»	Seybouse	1.500
»	Venezuela	1.060
»	Salvador	1.184
»	Sainte Domingue	1.184
»	Ville de Tanger	1.250
»	Manoubia	1.250
»	Dieppe	»
»	Newhaven	»
»	Touraine	»
»	Vendée	»
»	Elbrous	1.481
Francia.	Kertch	»
»	Gran Duc Constantin	1.481
»	Colchide	1.481
»	Helvetie	800
»	Napoli	648
»	Alsace	2.150
»	Auvergne	2.150
»	Artois	2.150
»	Dauphiné	2.150
»	Franche-Comté	2.150
»	Lorraine	2.150
»	Normandie	2.150
»	Touraine	2.150
»	Kabyle	1.270
»	Ville de Lyon	2.400
»	Zouave	1.270
»	Sahel	800
»	Amérique	2.400
»	Marabout	1.200
»	Oasis	1.200
»	Alger	790
»	Spahis	1.200
»	Soudan	1.610
»	Tell	2.470
»	Saint Pierre	1.900
»	Saint Paul	1 900
»	Saint Jean	1 900
»	Routegui	1.900
»	Cadegal	1.900
»	Galindo	2.230
»	San Martin	2.715
»	Caen	755
»	Angers	755
»	Seine	1.028
»	Tamise	1.014
»	Manche	1.014

Fragatas de acero, de vela.

		Toneladas.
Francia.	Wulfran Puget	3 100
»	Perseverance	3 100
»	Antoinette	3.100
»	Rhone	3.100
»	Jacqueline	3.100
»	Asie	1.200
Francia.	Félix Faure	3.000
»	Emile Renouf	3.000
»	Eugenie	1.200
»	Henriette	1.335
»	Cecile	1.398
»	Marguerite Molinos	2.550

Material de limpia y saneamiento.

Para el canal de Suez, el de Panamá y varios puertos de Europa y América, 87 dragas y el material de limpia correspondiente.

Faros.

11 grandes faros para las costas de Francia, Rusia, Egipto y Brasil.

Diques flotantes.

En Alejandría y en el Pireo.

Material de ferrocarriles.

52 locomotoras con sus tenders. Varias prensas hidráulicas y de vapor para la fabricación de briquetas.

Material de Artillería.

2.100 cañones y más de 1.600 montajes para Francia, España, Portugal, Grecia, China, Japón y Haiti.

***

La Compañía Forges et Chantiers de la Mediterranée ha construído desde 1855:

Más de 600.000 caballos de vapor.

250 buques de guerra armados, que representan una fuerza de más de 240.000 caballos de vapor.

61 máquinas marítimas para buques de guerra, independientes de los cascos, de 450 á 9.000 caballos.

170 buques mercantes de vapor con fuerza total de 210.000 caballos.

Y un gran número de máquinas aisladas.

2.100 piezas de artillería, 1.600 montajes y 150 tubos lanzatorpedos.

© Biblioteca Nacional de España

El Mundo Naval Ilustrado

REVISTA QUINCENAL

SE PUBLICA LOS DÍAS 1 Y 15 DE CADA MES

PRECIO DE LAS SUSCRIPCIONES

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

El número suelto se vende á 1,50 pesetas. El número atrasado en lo sucesivo se venderá al mismo precio, con el fin de facilitar la propaganda de nuestras ideas en defensa de la Marina española.

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

Anuncios.

Para la inserción y pago de los anuncios débense dirigir exclusivamente al Administrador de El Mundo Naval, Quintana, 31, Madrid. La Casa Hernando y C.ª garantiza el buen cumplimiento de cuanto concierne á la Administración.

Advertencias.—El precio de los anuncios será siempre igual para todos, sin excepción. Lo mismo el naviero que el industrial ó comerciante, lo mismo los extranjeros que los españoles, abonarán el importe exacto que les corresponda por el espacio que ocupen según tarifa. Á los anunciantes por un año se les rebajará el 25 por 100 del precio corriente. Á los de un semestre, el 15 por 100.

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

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

Lista de los libreros corresponsales en Provincias, Ultramar y Extranjero de la Revista «El Mundo Naval Ilustrado».

PUEBLOS	NOMBRES	DOMICILIOS
Algeciras	D. Luciano Martínez Llovet	Del comercio.
Alicante	» Luis Parreño é Ibarra	Idem.
Almería	Sres. Orihuela y Magán	Idem.
Barcelona	D. Francisco Ribalta	Idem.
Bilbao	» Antonio Apellaniz	Idem.
Cáceres	» José del Pozo y Mateos	Idem.
Cádiz	» Manuel Morillas	Idem.
Cartagena	Sres. W. y L. García Hermanos	Idem.
Castro-Urdiales	D. Julián Fernández	Idem.
Coruña	» Eugenio Carré	Idem.
Ferrol	» José M. Abizanda	Idem.
Gerona	» Francisco Gelí	Idem.
Gijón	» Francisco Menéndez	Idem.
Huelva	» Florentino Márquez	Idem.
Jerez de la Frontera	» José Bueno	Idem.
Las Palmas	» Alejandro Delgado	Idem.
Lérida	Sres. Sol y Benet	Idem.
Línea	D. Juan de los Santos	Idem.
Mahón	» Marcelino Busutil	Idem.
Málaga	» Manuel Fernández y Hermano	Idem.
Oviedo	» Juan Martínez	Idem.
Palma de Mallorca	Sres. Fondevila y Alomar	Idem.
San Fernando	D. José M. Gay	Idem.
San Sebastián	Sres. J. Baroja é Hijo	Idem.
Santander	D. Luciano Martínez	Idem.
Santa Cruz de Tenerife	» Anselmo J. Benítez	Idem.
Segovia	» Segundo Rueda	Idem.
Sevilla	Sres. Hijos de Campo	Idem.
Tarragona	D. J. Font é Hijos	Idem.
Valencia	» Ramón Ortega	Idem.
Valladolid	» Jorge Montero	Idem.
Vigo	Sres. Hijos de Barba	Idem.
Vega de Ribadeo	D. Pedro F. Durán	Idem.
Vitoria	» Jerónimo Linacero	Idem.
	Cuba y Puerto Rico.	
Cárdenas	D. José Albitos	Apartado, 81.
Cienfuegos	» Luis López	D. Clovet, 22.
Gibara	» Martín Bim Canta	Fortaleza, 6.
Habana	» José López Rodríguez	Obispo, 135.
Matanzas	» Ceferino A. Carreño	Del comercio.
Puerto Príncipe	Sres. Rimada y Barnoya	Candelaria, 11.
Santiago de Cuba	D. Juan E. Ravelo	Marina Baja, 46.
Remedios	» Manuel Fuentes	Del comercio.
San Juan de Puerto Rico	Sra. A. Linn, sucesora de Moris	Idem.
Ponce	Sres. Otero y Sobrino	Bazar Otero.
	Filipinas.	
Manila	D. José María Bren	Magallanes, 10.
	Extranjero.	
Buenos Aires	D. J. Bonmatí	Buen Orden, 284.
Montevideo	Sres. Vázquez Cores y Montes	Del comercio.
Idem	D. A. Barreiro Ramos	Idem.
Lima	«Librería é imprenta Gil»	Idem.
Caracas	Sres. J. Puig Ros	Idem.
Santa Fe de Bogotá	» Camacho Roldán y Tamayo	Idem.
Guatemala	» J. M. Lardizabal y Compañía	Idem.
San José de Costa Rica	D. Antonio Font	Idem.
Granada de Nicaragua	» Antonio Salaberry	Idem.
Curazao	Sres. A. Bethencourt é Hijos	Idem.
La Paz (Bolivia)	D. José María Farfán	Idem.
México	» Juan de la Fuente Parres	Idem.
Veracruz	» Nicolás Forteza	Idem.
Santo Domingo	» Félix E. Mejía	Idem.

© Biblioteca Nacional de España