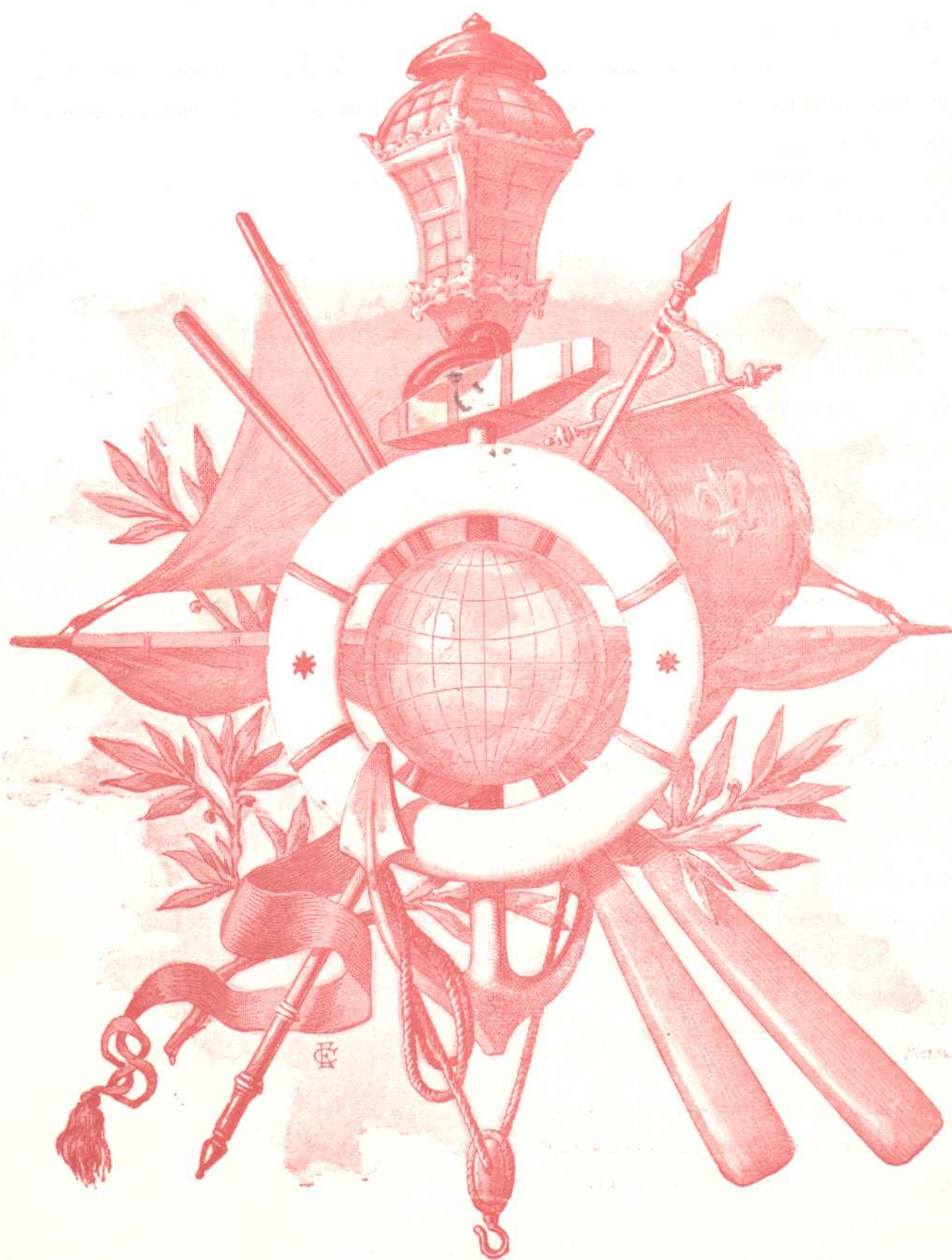


EL MUNDO NAVAL ILUSTRADO



REVISTA QUINCENAL

AÑO I.—NÚM. 9

SUMARIO

TEXTO

CRÓNICA NAVAL DE LA QUINCENA, por *D. Víctor M.^a Concas*, Capitán de Navío.

MARINA MERCANTE.—LOS AGREGADOS DE LA MARINA MERCANTE, por *D. José Ricart y Giralt*, Profesor de Astronomía y Navegación.

ALGUNOS DATOS RELATIVOS Á LA GUERRA MARÍTIMA EN EL SIGLO XV, por *D. Manuel Manrique de Lara*.

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

AL POLO NORTE, por *D. Mario Rubio Muñoz*, Teniente de Navío.

EL CRUCERO «RÍO DE LA PLATA», por *D. Víctor M.^a Concas*, Capitán de Navío.

UN RECUERDO, por el *Marqués de Arellano*, Capitán de Navío.

INVENTOS DE ESPAÑOLES APLICADOS Á LA NAVEGACIÓN, por *D. Cesáreo Fernández Duro*.

DICHOS Y HECHOS DE ESPAÑOLES CÉLEBRES.—DESDE ESTUDIANTE Á JEFE DEL ESTADO, por *D. Pedro de Novo Colson*.

CASOS Y COSAS DE LA MAR, por *D. Dionisio Múxica y Cortés*, Capitán de la Marina mercante.

TEATROS Y AUTORES, por *Marion Lorbac*.

AL TRASLUZ (cuento), por *D. Ramiro Blanco*.

LA MOSCA, por *D. Roque F. Yzaguirre*.

ANÉCDOTAS Y CHISTES HISTÓRICOS, por *D. Domingo Olmeda* y *D. Guillermo Butrón*.

MISCELÁNEA.

EXPLICACIÓN DE LOS GRABADOS.

GRABADOS

RETRATO DEL EXCMO. SR. D. JOSÉ LÓPEZ DOMÍNGUEZ, Capitán General del Ejército.

SR. D. JUAN B. VINIEGRA Y MENDOZA, Capitán de Navío de 1.^a clase y Director del Observatorio Astronómico de San Fernando.

MARINA MERCANTE:

Cubierta del vapor *Satrústegui*, de la Compañía Trasatlántica.

Cámara de primera del vapor *Antonio López*, de la Compañía Trasatlántica.

ACADEMIA DE AMPLIACIÓN DE MARINA:

Biblioteca.—Segunda sala.

Salón de dibujo.

Gabinete de Física.—Física general.

Gabinete de Química.—Laboratorio.

D. EMILIO CASTELAR, en su casa de Madrid (1897).

MARINA DE GUERRA:

Comandante y oficiales del crucero español *Alfonso XII*.

Ejercicio con un cañón de desembarco en el crucero *Alfonso XII*.

BELLAS ARTES.—*Hernán Cortés planta la Cruz sobre el altar mejicano* (en Agosto de 1519). Grupo en escultura por *A. Moltó* y *Such*.



Mundo Naval ILUSTRADO.

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

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

AÑO I



MADRID 1.^o DE SEPTIEMBRE DE 1897.



NÚM. 9



EXCMO. SR. D. JOSÉ LÓPEZ DOMINGUEZ

CAPITÁN GENERAL DE EJÉRCITO

CRÓNICA NAVAL DE LA QUINCENA

30 de Agosto de 1897.

SUMARIO: El acorazado *Emperador Carlos V.*—El *Alvaro de Bazán.*—De los Estados Unidos.—No es cuento.—Vela quitasol.—Por falta de dique.—Las altas temperaturas á bordo.—El acorazado *Yashima.*—Maniobras de la Escuadra inglesa.—Tiro al blanco.—Nuevo procedimiento para botar los buques al agua.—El sueldo de los Tenientes de Navío.—Procedimiento expeditivo.—La *Atsuta Yusen Kaisha.*—Salvotaje extraordinario.—El *Figaro*, censor.

El día 15 del pasado mes de Agosto se dió comienzo en Cádiz á la entrega provisional del acorazado *Emperador Carlos V.*, construido en los Astilleros de los Sres. Noriega, Vea Murguía y Compañía.

Este buque está casi por completo terminado, faltán le solamente las torres y los dos cañones de 28 centímetros, construidos en Francia por la Sociedad Forges et Chantiers de la Méditerranée; dichas piezas están ya listas, y para proceder á su montaje, único detalle que falta, saldrá el nuevo acorazado para el Havre, con lo cual se acelerará esta operación; de modo que en un plazo de dos ó tres meses quedará el barco dispuesto para todo servicio.

Pasará después al Ferrol, donde limpiará y pintará sus fondos y hará las pruebas de velocidad, que no se pudieron terminar en Cádiz por la circunstancia de no tener los diques la eslora necesaria para que en ellos entrara el *Carlos V.* Las pruebas preliminares de velocidad dieron 18,81 millas; de modo que hay la seguridad de obtener la contratada. Las particulares de estabilidad fueron también excelentes; pero, como es de suponer, no pueden hacerse las definitivas mientras no esté el acorazado concluido por completo.

Bien merecen algunas palabras de elogio los Astilleros de Cádiz, y no hemos de negárselas, pues si bien con los incidentes naturales á una construcción de tal importancia, que era la primera en su clase, la casa, aunque con grandes dilaciones, ha cumplido su compromiso sin aumento de gasto para el Estado, á pesar de que cuando se hizo el contrato los cambios apenas tenían un dos por ciento de pérdida sobre el extranjero, mientras que cuando ha llegado la época de los vencimientos han tenido que hacerse los pagos con enorme pérdida para la empresa. Y, dígame en honor suyo, ésta termina su contrato sin acudir á ninguno de esos recursos á que, por desgracia, acuden tantos contratistas del Estado, lo mismo en España que en el extranjero. La casa constructora ha dejado bien puesto el pabellón de la nacional industria, y por ello debemos felicitarlos todos los españoles y debe felicitarse también al Gobierno, y especialmente al Ministro de Marina, que por medio de razonables transacciones y defendiendo los intereses del fisco, no ha abonado ni un céntimo más de la cantidad que figuró en el contrato, prestó su apoyo á la industria patria y supo protegerla como deben protegerse las industrias propias, no con exageradas condescendencias cuando se trata de precios excesivos, á los que suele acompañar la mala calidad de los materiales, que es como entienden la protección la mayoría de los contratistas del Estado.

**

Como anunciábamos en la *Crónica* anterior, se botó al agua con toda felicidad el aviso torpedero *Alvaro de Bazán*, construido en los Astilleros de la Graña, bajo la dirección de los Sres. Comerma y Cantalejo.

Al acto de la botadura asistieron todas las autoridades de Marina y civiles, presenciándole también un inmenso gentío. Todos contemplaban con cariño y entusiasmo aquel nuevo barco de guerra que viene á aumentar nuestras fuerzas marítimas, y que lleva un nombre glorioso en los fastos de la historia naval española.

El *Alvaro de Bazán*, que mide 71 metros de eslora y desplaza 833 toneladas, llevará seis cañones y cuatro tubos lanzatorpedos. Las máquinas han sido construidas por la Sociedad Maquinista Terrestre y Marítima, de Barcelona.

**

El día 7 de Julio el submarino *Holland* hizo pruebas de velocidad sobre el agua en las cercanías de Nueva York, obteniendo siete millas de máximo andar, y anunciando, según costumbre, grandes velocidades y mayores éxitos para las inmediatas, y sobre todo para cuando surja... lo que todavía está en proyecto.

La Marina norteamericana está á punto de rechazar el cañonero *Annapolis*, construido en los astilleros particulares Crescent de Elizabethport, en New Jersey. Este buque tiene los fondos forrados de madera y cobre, y según parece, la madera no estaba curada, de modo que se ha desprendido en muchas partes del forro metálico del casco, que no solamente hace agua por varios sitios, sino que tiene averías de consideración. Parece además que

carece de suficiente estabilidad, y por último, que en la máquina también hay defectos de bulto. ¡Una alhaja! A juzgar por lo que dicen los periódicos neoyorkinos, los constructores se defienden rabiosamente, y las autoridades de Marina no saben cómo sacudir esa ganga, con la que cargarán, como siempre sucede allí y en todas partes.

Al pequeño crucero *Elena*, que no se halla en estas condiciones, le sucede en cambio que, admitido con quince millas largas de marcha en las pruebas, no ha habido quien le saque más de ocho al ir al Arsenal, sobre lo que discurren los diarios..., según costumbre inveterada, contra la Marina y no contra el sistema.

**

El bravo piloto Mr. Clifford, de cuyo acto heroico nos ocupamos en una de las crónicas anteriores, ha sido sumamente festejado por la gente más selecta de la ciudad del Cabo de Buena Esperanza; la familia Barnato le hizo un regalo de mil libras esterlinas. Pero la suprema recompensa la debe á su propia suerte, ó mejor dicho á la Providencia, por haber conseguido enternecer el corazón de un papá millonario, convertido graciosamente en papá suegro. Este señor sintióse subyugado por el entusiasmo que le produjo la heroica acción del piloto. El caso nos recuerda las leyendas que cien veces hemos oído contar al amor de la hembra, interesantes narraciones en las que resulta siempre premiada la virtud; pero esta vez no se trata de un cuento.

**

En estos días se ha probado en el Solent una embarcación con un aparejo original de Mr. Pilcher, que la titula barco-sombrilla, nombre perfectamente aplicado, pues la vela viene á ser un quitasol japonés, de forma ovalada y que se orienta girando el palo á una y otra banda; disposición que, como es consiguiente, no puede aplicarse más que á botes.

Con este aparejo la eslora es mucho menor (según fácil demostración del paralelogramo de las fuerzas), comparada con las velas de cuchillo; y según dice un artículo que debe estar escrito por el mismo inventor, el bote llegó á regatear con un vapor que andaba diez millas.

La fotografía del bote, que no deja lugar á la menor duda de su existencia, es tan original que podría creerse que la sombrilla es todo menos la vela de la embarcación.

**

El Gobierno americano ha dispuesto que el acorazado *Indiana* vaya á Halifax para entrar en dique, y en breve le seguirán los demás buques de combate de aquella Marina, en atención á que las reparaciones del dique de Nueva York tardarán más de un año en estar terminadas.

Con este motivo, los periódicos ingleses se apresuran á cantar victoria, y no les falta razón.

**

En el crucero francés *Pottman*, las altas temperaturas desarrolladas por algunos de sus aparatos han ocasionado algunas averías, poniendo al barco en inminente peligro de incendio.

No es nuevo este incidente en el material flotante moderno, y prueba una vez más la urgente necesidad de que los ingenieros, al trazar sus planos, tengan muy en cuenta que todos los que cruzamos los mares necesitamos primero respirar y segundo la posible garantía de que no hemos de morir abrasados, cosa que debe ser bastante desagradable.

En nuestro acorazado *Cristóbal Colón* hubo también que hacer algunas modificaciones en la cámara de dinamos, ante el temor de que se desarrollaran altas temperaturas, incompatibles con la vida.

**

El acorazado japonés *Yashima*, de 12,320 toneladas, construido por los Sres. Armstrong y Compañía, ha verificado sus pruebas de mar, obteniendo una velocidad de 19,23 millas con tiro forzado y 17,26 con tiro natural, velocidades mayores de las contratadas.

El Japón emplea muy cuerda y prudentemente en Marina la indemnización que arrancó á sus vecinos del continente. Estos han aprendido á su costa que cuando una nación no hace Marina para sí, tiene que pagar para que otras se la creen.

Á todos y á ninguno
mis advertencias tocan...

**

Se han verificado en Inglaterra las experiencias anuales de su Escuadra, cuyo objetivo principal ha sido demostrar la posibilidad de perseguir una Escuadra que quiera evitar el encuentro de

otra de más fuerza; el resultado ha sido completamente negativo.

El sistema que se siguió fué el ideado por el Comandante Montechant, á cuyo plan se atribuye el fracaso, así como el año pasado se atribuyó á las instrucciones del Almirantazgo. Por su parte, el eminente crítico francés Mr. Duboc, dice que se impone declarar la verdad, la cual no es otra sino que tales operaciones son sumamente difíciles.

En las citadas maniobras el acorazado *Mar*, sufrió grandes averías en la máquina, que le obligaron á arribar á Belast; los dos renombrados cruceros *Ferrible* y *Polaris*, á los que se encargó la descubierta, sufrieron asimismo el primero considerables desperfectos en los cilindros de alta presión de las dos máquinas, que lo dejaron reducido á un andar de 14 millas, y al segundo se le fundió el metal blanco de uno de los cojinetes, que se tardó doce horas en reemplazar. Acerca de estos percances hace el *Engineer* muy sensatas consideraciones, poniendo de manifiesto la trascendencia que tendrían tan frecuentes accidentes si ocurrieran al frente del enemigo.

El cuerpo de Artillería de costa, en Alemania, prepara un ejercicio de tiro al blanco para probar las nuevas piezas.

El coste de estos experimentos se eleva á 350.000 francos, y como esta cifra era sólo la que nos proponíamos dar en este párrafo, pasamos á otro asunto.

En los astilleros de Poplar, de Mr. Yarrow ó Fernández Yarrow, como es realmente su apellido, de origen judaico español, se está construyendo un vapor que luego será transportado en piezas á los ríos de Siberia, y montado allí sobre el hielo, para que el calor, al producir el deshielo, se encargue de la botadura al agua, ahorrándose así los gastos inherentes á esa siempre difícil operación.

Es de suponer que, una vez puesta la quilla, se darán prisa en terminarlo, pues de lo contrario podría el termómetro juzgarles una broma pesada.

El conocido marino Lord Charles Beresford acabó de iniciar una campaña, que cuenta con el apoyo de la opinión pública de su país, en favor del aumento de paga de los oficiales de la Armada inglesa, cuyos cortos emolumentos y lento mover del escalafón son causa de disgusto general en aquella Marina. Dice así: «No es posible que viva un Teniente de Navío, que á los doce años de clase no tiene más paga que lo que al cambio corriente equivale á 672 pesetas mensuales...» y no seguimos porque nos espanta suponer lo que diría el noble Lord al saber que en nuestro país, con los descuentos consabidos, no llega la paga de un Teniente de Navío á la tercera parte de lo que le parece imposible para vivir. ¡Y en verdad que es totalmente imposible!

El vapor de hélice *Ohio*, que después de una grave avería carenaba en un dique seco por cuenta del contratista del salvamento, tuvo que sacar las palas de la hélice, y el empresario no se paró en barras, sino que con cargas de dinamita las arrancó del eje. Pero los dueños del dique atribuyen á la explosión de la dinamita grandes averías en el fondo y costados del mismo, y piden un reconocimiento general. Como todo en este mundo tiene su moraleja, la de este caso es que el contratista del salvamento, á pesar de pertenecer á la clase de los más avisados de todos los empresarios, pues son verdaderos bucaneros de los mares de Europa, se olvidó sin duda de pedir el consentimiento para realizar aquella operación, por lo que en este caso le ha tocado la de perder, siendo, por otra parte, lo más probable que el dique haya sufrido lo mismo que si se hubiera disparado un cohete de señal á dos millas de distancia.

La línea japonesa de vapores trasatlánticos *Nippon Yusen Kaisha*, que está construyendo actualmente en Inglaterra doce magníficos vapores de hélices gemelas, ha mandado construir otros tres también de primer orden y de gran tonelaje.

Ante ese despliegue de enérgicos propósitos se han alarmado muy justamente todas las grandes líneas de navegación á Oriente, á las que en muy breve plazo se les presentará una competencia terrible, pues tanto la fuerte subvención como los bajos sueldos de las tripulaciones japonesas colocarán á la *Nippon* en condiciones de lucha imposibles de igualar.

En el Báltico se ha verificado el salvamento de un vapor sumergido en la costa de Suecia á sesenta y un metros de profundidad,

salvamento admirable y que hará época en la historia de estos trabajos marítimos.

Para suspender el buque se construyó una balsa de la que colgaban cadenas que debían elevarlo poco á poco, llevándolo así á sitio de menos fondo; pero la operación difícil era enganchar esas cadenas á una profundidad en que la presión es irresistible para el hombre, á pesar del aparato de bucear, como se demostró en el naufragio del vapor *Alfonso XII*, de la Compañía Trasatlántica española, perdido en Punta Gando (Gran Canaria).

En aquella ocasión bajaron los buzos á cuarenta y seis metros de profundidad, costando la vida á la mayor parte de aquellos valientes, por efecto del daño que les produjo en el pecho la enorme presión del agua.

En el caso que relatamos se utilizó el tubo Walter, aparato que, como su nombre indica, consta de un tubo en el cual se mete el hombre, dejando sólo libres los brazos. Dicho aparato sólo sirve para ir directamente al objeto, como en esta ocasión; los buzos, que parecerían bomboneras, se descolgaron por el costado, rompieron los cristales de las portillas y colocaron en ellas los ganchos de las cadenas, alumbrándose espléndidamente por la electricidad, que llevaba la luz de la ciencia á tales profundidades.

El *Figaro* ha publicado un artículo, sin duda en un rato de mal humor de la redacción, en que, refiriéndose á un ejercicio de fuego hecho en Tolón por los acorazados franceses *Brennus*, *Marceau* y *Neptuno*, dice que la Marina francesa vale muy poco, pero que la inglesa no vale más.

El día que se le haya pasado el mal humor, seguramente agotará los superlativos.

¡Ni tanto, ni tan poco!

VICTOR M.^a CONCAS
Capitán de Navío.

MARINA MERCANTE

LOS AGREGADOS DE LA MARINA MERCANTE

No podíamos figurarnos, al escribir las dos cartas abiertas á nuestro estimado compañero y marino ilustrado D. Julián de Salazar, que vierón la luz pública en los números 2 y 3 de *El Mundo Naval*, que tan pronto mis lamentaciones tendrían benévola acogida en corporación tan distinguida y autorizada como la Excm. Diputación provincial de Barcelona, por iniciativa de uno de los diputados, D. José Espinós, que hace años viene demostrando el interés que le merecen los asuntos marítimos en casi todas las corporaciones y asociaciones de carácter económico de Barcelona, y muy particularmente como Secretario general de la Cámara de Comercio. El Sr. Espinós es naviero; pero grandes Compañías navieras tenemos en Barcelona y en otros puertos de España á las que interesa particularmente la buena organización de oficiales de la Marina mercante, mucho más que á la casa Espinós, y, no obstante, no han dejado oír su voz de protesta ni una sola vez, y aun lo que es peor, atendiendo más al favoritismo que al mérito, han contribuido, y no poco, á agravar la situación, verdaderamente insostenible de los oficiales de la Marina mercante, hasta que obtienen el título superior de la carrera, á costa de mucho tiempo y grandes sacrificios. Así es que los marinos debemos agradecimiento al naviero y diputado don José Espinós por la iniciativa que ha tomado, y agradecimiento muchísimo deberemos también los marinos á la Excm. Corporación provincial de Barcelona si consigue resolver este problema, que es verdaderamente de primer orden para la España marítima.

Los dos documentos que copiamos á continuación pondrán á nuestros lectores al corriente del estado en que se halla en estos momentos el asunto que motiva estas líneas.

«Escuela Provincial de Náutica de Barcelona.—Núm. 1.192.—El Ilmo. Sr. Vicepresidente de la Comisión provincial me dice con fecha 7 del corriente lo que sigue: «Vista la moción hecha por el señor diputado provincial D. José Espinós, en la sesión celebrada por la Diputación el día 8 de Junio próximo pasado, referente á la conveniencia de reorganizar los estudios de esa Escuela de Náutica, en presencia del art. 98 párrafo 2.º de la ley orgánica provincial, esta corporación, en sesión ordinaria de 9 del actual, adoptó el siguiente decreto: Oficiase al Sr. Director de la Escuela Provincial de Náutica rogándole que se sirva remitir un estado del número de alumnos que han concluido la carrera en los dos últimos quinquenios y un presupuesto de lo que podrían



Sr. D. JUAN B. VINIEGRA Y MENDOZA

CAPITÁN DE NAVÍO DE PRIMERA CLASE Y DIRECTOR DEL OBSERVATORIO ASTRONÓMICO DE SAN FERNANDO.



importar los gastos inherentes al establecimiento de las enseñanzas prácticas necesarias para obtener el título de Piloto, é informe sobre este particular cuanto se le ofrezca y parezca.»

Y deseando responder con el mayor acierto á los deseos expresados por la Excm. Corporación provincial, oyendo para ello su competente dictamen, como profesor de las asignaturas especiales de Cosmografía, Pilotaje y Maniobras marineras, espero que á la vez que por la secretaría de su cargo me remite el estado nominal que se pide del número de alumnos que terminaron sus estudios en los dos últimos quinquenios, me manifieste su opinión y medios que cree factibles para el planteamiento de las enseñanzas prácticas que se proponen, presupuesto probable que éstas exigirían y cuanto crea conducente á la mejor y más factible realización de esta idea en beneficio de la enseñanza.—Dios guarde á V. S. muchos años. Barcelona 8 de Julio de 1897.—El Director, Federico Gómez Arias.—Sr. Catedrático de Cosmografía, Pilotaje y Maniobras y Secretario de esta Escuela.»

DICTAMEN

Honrado por V. S. para que emita dictamen respecto á la comunicación que la Excm. Diputación provincial dirigió á esa Dirección con fecha del 7 del actual mes, y en la cual desea saber lo que podrían importar los gastos inherentes al establecimiento de las enseñanzas prácticas, necesarias para obtener el título de Piloto, en cumplimiento de tan honroso encargo elevo al superior conocimiento de V. S. las siguientes consideraciones:

Siempre fué costumbre en la Marina catalana admitir agregados todos los buques trasatlánticos. Cuando nuestro material flotante se componía de veleros y éstos eran verdaderas factorías comerciales, pues los Capitanes, que generalmente eran los primeros interesados ó copropietarios de sus respectivas naves, tenían completa libertad de acción mercantil, representando á todos los propietarios, que casi siempre eran muchos á causa del antiguo y bien pensado sistema de partes y motas de *madera y fondo*, resultando que los Capitanes recibían á bordo con gusto uno ó dos agregados que aprendían las prácticas marineras, repasaban y aplicaban las enseñanzas teóricas y adquirían una instrucción mercantil que no figuraba en el programa de las Escuelas de Náutica, como no figura aún desgraciadamente. Y no tan sólo los agregados en sus dos viajes de práctica no pagaban nada de pasaje, sino que, como regla general, los Capitanes les regalaban una cantidad cada viaje que les servía de estímulo y les causaba mucho efecto moral, pues jóvenes de diez y ocho á veinte años se encontraban con un título profesional y no eran gravosos á sus familias.

Aquel modo de ser de la Marina catalana era verdaderamente patriarcal. La enseña de la Patria unida con la bandera de la matrícula de Barcelona visitaba todos los mares, mares que hace años no han surcado las naves españolas. Con el gran cambio que ha sufrido el instrumento de transporte marítimo y la rapidez de las comunicaciones por medio del alambre telegráfico y cablegráfico, ha desaparecido nuestra antigua Marina velera. El colosal trasatlántico de vapor ha sustituido al pequeño trasatlántico de vela, y al modificarse las naves también han sufrido un señalado cambio las tripulaciones.

Con las naves modernas los Capitanes han dejado de ser, en gran parte, factores comerciales; pero, en cambio, precisa que tengan un caudal de conocimientos científicos que no necesitaban los Capitanes de la antigua Marina. Hé aquí por qué el agregado de ogaño debe ser muy distinto del agregado de antaño.

Con la legislación vigente, para optar al título de Piloto los agregados han de efectuar cien días de navegación de altura en buque velero ó doscientos en buque de vapor, también en navegación de altura. La Marina velera de altura ha desaparecido casi toda en Cataluña; pocos buques nos quedan de aquella numerosa flota que llenó durante muchos años nuestro puerto. Y aun los que quedan, á causa quizá de su poco valor real, han pasado á ser muchos de ellos propiedad de pequeños comerciantes que probablemente, así queremos creerlo, obligados por las circunstancias, exigen á los agregados dietas de manutención que éstos, en gran parte, no pueden sufragar por ser hijos de humildes familias de nuestra costa, tan decaída hoy como rica era en los tiempos del apogeo de la antigua Marina catalana.

Este estado de cosas, bien poco halagüeño, motiva que los alumnos de Náutica, al terminar sus estudios profesionales, principia para la mayoría de ellos un camino de amargura: los que pueden disponer de valiosas recomendaciones se embarcan en los contados veleros que quedan; los restantes tienen que esperar turno de embarque apuntándose en alguna de las tres Compañías de vapores trasatlánticos de esta matrícula, Trasatlántica española, F. Prats y C.^a y J. Jover y Costa, resultando que hay joven alumno que, aburrido de aguardar uno y hasta dos años sin poder obtener embarque, deja la carrera, dándose el caso de haber tomado tan extrema resolución alumnos muy aventajados pospósitos á otros muy medianos que tuvieron en su favor poderosas recomendaciones, resultando de esto no poco perjuicio para el comercio marítimo.

Llamo muy particularmente la atención de V. S. sobre un he-

cho al que considero de suma gravedad, y es que, como regla general, los mejores alumnos de esta Escuela de Náutica no siguen la carrera por las razones dichas antes, y, en cambio, encuentran fácil embarque jóvenes que, hijos del interior de la Península gran parte de ellos, siguen esta carrera engañados por las apariencias, y no pudiéndose *aclimatar* á la vida del mar, dejan la carrera después de examinados de Piloto, habiendo ocupado á bordo unas plazas que hubieran aprovechado los alumnos de *cepa* marítima, los que, por no disponer de recomendaciones, no encontraron embarque. Precisamente los alumnos citados sin condiciones marítimas son los que disponen de valiosas recomendaciones, particularmente de personajes políticos.

De todo lo relatado se infiere que dentro de poco tiempo la Marina mercante se encontrará huérfana de buen personal de oficiales, si no se acude pronto con eficaz remedio, y entiéndase que con la palabra huérfana comprendo no tan solamente la calidad, si que también la cantidad, pues considerando las dificultades que presenta el poder navegar con plaza de agregado, dejarán de seguir la carrera de Piloto todos los jóvenes que no dispongan de poderosas relaciones en el comercio marítimo. ¿Cuál ha de ser este remedio eficaz? Esto es lo que pide precisamente la excelentísima Diputación provincial, por iniciativa del diputado señor D. José Espinós.

Entiendo que este problema es muy complejo, pues no se trata precisamente de la Marina catalana, sino que hay que referirse á toda la Marina española. Si los agregados procedieran todos de un número limitado de Escuelas de Náutica, con enseñanza completa, tal como la tiene la de Barceloua, el problema tendría más fácil solución; pero bien sabe V. S. que, aparte de aquella, no hay en España Escuelas completas de Náutica, pues resulta verdadera ironía dar el nombre de tales á los Institutos de segunda enseñanza, á los que está agregado un profesor de Navegación, y también alguna escuela de fundación particular en la costa cantábrica, que tampoco reúne las condiciones que son precisas para la enseñanza completa de las asignaturas que comprende la carrera en sus necesidades actuales.

Hé aquí por qué hay una notable diferencia entre los sacrificios que ha de hacer un alumno de la Escuela completa de Náutica de Barcelona y los alumnos que proceden de los otros centros docentes, y, por lo tanto, hay que prevenir que todo beneficio que acuerde la Excm. Diputación provincial en favor de los alumnos de su Escuela de Náutica no se aproveche injustamente por los alumnos de otras procedencias, pues si esto resultara, siempre tendríamos una diferencia en contra de nuestros alumnos, representada por mayores sacrificios en los estudios dentro de la Escuela.

En Francia resultó una cosa muy análoga á la que nos acaece ahora en España, hasta que la Cámara de Comercio de Marsella, alarmada por las continuas quejas de la *Trasatlantique* y *Messageries Maritimes*, por la falta que se notaba de oficiales idóneos, convino con el Municipio crear una Escuela superior de Comercio y Navegación, y con las dos mencionadas Compañías marítimas convino que los alumnos que salieran de aquella Escuela con buena nota tendrían embarque preferente como agregados y luego como oficiales.

Este es el camino más práctico y menos gravoso que entiendo podría estudiar la Excm. Diputación provincial: crear una Escuela superior de Navegación con la base de la que ahora existe, mediante la promesa de las principales Compañías navieras de embarcar con preferencia los alumnos salidos de aquella Escuela con buenas notas, tanto con plaza de agregado como luego con plaza de oficial.

Pero para realizar este proyecto hay que vencer grandes resistencias, como no se ocultan seguramente á la clara inteligencia de V. S., no encontrando el profesor que suscribe otro medio para llegar al deseado fin que la siguiente solución, y es: *Que la excelentísima Diputación provincial tenga completa autonomía de dirección de la Escuela de Náutica, pudiendo establecer los programas de enseñanza que juzgue convenientes y nombrando los profesores de su confianza, asesorada en todo cuanto se refiere á tecnicismo por el Ministerio de Marina.*

Una solución preciosa por sus resultados sería que la excelentísima Diputación provincial estuviera en el caso de poder sufragar los gastos que requiere la compra y armamento de un buque-escuela, que en este caso convendría que fuera un velero con casco de acero y maquina auxiliar. Digo velero, porque es verdadero axioma marítimo que la gente de mar sólo se *hace* en buques veleros. Añado que sea buque metálico para que los agregados aprendan prácticamente los importantes problemas que resultan de la atracción magnética local, y, por último, aconsejo una máquina auxiliar para que los futuros Pilotos tengan conocimientos sólidos de los organismos mecánicos que constituyen la parte principal de la moderna Marina. Este buque, con aparejo de bergantín ó corbeta, bastaría que desplazara 800 toneladas y su máquina desarrollara solamente un centenar de caballos, para que resultara relativamente económico. En efecto, un buque así, nuevo, costaría unas 300.000 pesetas, y podría ir tripulado por cuatro profesores náuticos, dos maquinistas, un médico, un carpintero,

un contraestre, diez marineros, dos fogoneros, dos paleros, un engrasador, un cocinero, un despensero y dos camareros. Pero un buque de estas condiciones podría admitir á bordo muchos más alumnos de los que salen cada año de la Escuela de Náutica de Barcelona: hé aquí por qué este proyecto resultaría gravoso á la Excm. Diputación provincial, que por sólo nómina y manutención tendría un gasto de unas 5.500 pesetas mensuales, sin contar el gasto de los alumnos y los propios de la navegación, que son muy crecidos y variables.

Otro medio más modesto, y quizás más práctico en sus principios, sería comprar un trasatlántico velero de 600 á 1.000 toneladas, que podría adquirirse en la actualidad por 25 á 40.000 pesetas, y habilitado como buque mercante, construir en él una cámara para 35 á 50 alumnos y hacerle navegar aprovechando los fletes, que seguramente le daría el Ministro de Marina, para transportar carbón á nuestras posesiones ultramarinas. Huelga decir que el mando de este buque debería recaer en tres oficiales muy distinguidos de nuestra Marina mercante. No diré que los fletes subieran los gastos, pero creo que no sería mucho lo que tendría que cubrir la Excm. Diputación provincial.

Se comprende que, admitida por la Excm. Diputación provincial cualquiera de estas soluciones, habría que proceder á estudiar sus detalles para formular una expresa reglamentación, pues el objeto del que suscribe en estas mal trazadas líneas es solamente apuntar ideas.

Como complemento de todo lo expuesto, y esto en el caso que la Excm. Diputación provincial establezca la antes mencionada Escuela superior y tuviera á su cargo un buque para la enseñanza práctica, debiera aquella alta corporación gestionar del Ministerio de Marina la abolición del título de Piloto, dejando solamente el de Capitán de la Marina mercante, con la obligación de no poder optar á este título antes de los veintidós años y después de cumplir trescientos días de mar ó doble número, según se navegara como agregado en trasatlántico velero ó en trasatlántico de vapor y en navegación de altura en ambos casos. En efecto, si apuros grandes pasa el alumno de Náutica para embarcarse como agregado, mayores apuros pasa el novel Piloto, pues todas las Compañías trasatlánticas exigen á todos sus oficiales el título superior de la carrera, salvo en las excepciones hijas de poderosas influencias.

Como he dicho al principiarse este escrito, el problema es muy complejo, hay tema para escribir grueso volumen, pero entiendo que todo sería trabajo poco menos que perdido mientras la excelentísima Diputación provincial no tenga la completa propiedad de la Escuela Náutica y los alumnos de ésta tengan que medirse con igual rasero que los alumnos procedentes de los Institutos de segunda enseñanza.

Esto es, Sr. Director, lo que se me ha ocurrido como contestación á la comunicación de la Excm. Diputación provincial á que se refiere este escrito, y que tengo el honor de elevar al conocimiento de V. S., rogando al Señor que le conserve muchos años la vida.

JOSÉ RICART Y GIRALT
Profesor de Astronomía y Navegación.

Barcelona 15 de Julio de 1897.

ALGUNOS DATOS RELATIVOS

Á LA

GUERRA MARÍTIMA EN EL SIGLO XV

I



GUTIERRE Díez de Gámez, al escribir su preciosa *Crónica de Don Pero Niño*, se propuso dar «enxemplo á los buenos caballeros é fidalgos que han de usar oficio de armas, é arte de caballería». Pero en tanto que narraba las aventuras, dignas á veces de ser atribuidas al mismo Amadís, con que el Conde de Buelna daba bizarro testimonio de su valor, y al propio tiempo que nos dejaba una ingenua pintura de costumbres en páginas tan sinceras como las que describen las delicias de Girafontayna, nos permitía también deducir, por la lectura de su obra, datos curiosísimos para la historia de nuestra manera de combatir por mar en aquella remota época.

En ningún otro escrito del siglo XV pueden ser encontrados tan singulares pormenores; y aunque no faltan obras, como la *Comedieta de Ponza* del Marqués de Santillana, ó las estancias del *Laberinto* de Juan de Mena, relativas á la muerte del Conde de Niebla, consagradas por sus autores á cantar hechos contemporáneos acaecidos en el mar, ninguna entre ellas ofrece ese ambiente de realidad que encontramos en las páginas de Gutierre Díez de Gámez, actor y testigo de los hechos narrados.

El Marqués de Santillana y Juan de Mena no lo fueron de los sucesos por ellos descritos. Ni el primero presencié en 5 de Agosto de 1435 la victoria alcanzada por los genoveses sobre la armada de Alfonso V de

Aragón, cerca de Gaeta, ni el segundo figuró entre los ~~compañeros~~ del Conde de Niebla, D. Enrique de Guzmán, en el asalto de ~~Gravalar~~ contra los moros, en Agosto de 1436, donde el caudillo supo alcanzar fama imperecedera prefiriendo

tomar con los suyos en antes la muerte
que con su hijo gozar de la vida.

Además, la obra de Gutierre Díez de Gámez ofrece sobre las de ambos poetas, en cuanto tiene de documento para la historia, la inapreciable ventaja de que la misma falta en su autor de verdadera educación clásica, formada en la severa disciplina de una escuela, hace que sus páginas sean más vividas y reales, no estando influidas por la tradición literaria de escritores precedentes, ni apareciendo la descripción de los sucesos oscurecida por empeños artísticos inspirados en el estudio de los modelos clásicos.

El Marqués de Santillana, aun sin merecer propiamente el nombre de humanista, tenía el espíritu finamente cultivado en el estudio de las obras clásicas, algunas de cuyas traducciones se deben á su iniciativa, «asy como la *Eneyda* de Virgilio, el libro mayor de las *Transformaciones* de Ovidio, las *Tragedias* de Lucio Aneco Séneca, é muchas otras cosas en que yo me he deleytado fasta este tiempo, é me deleyto, é son asy como un singular reposo á las vexaciones é trabaxos que el mundo continuamente trahe mayormente en estos nuestros reynos». Así lo afirma él mismo en su célebre carta dirigida á su hijo don Pero González de Mendoza, quando estava estudiando en Salamanca, donde le invita á poner en castellano la versión latina «d'aquel príncipe de los poetas, Homero, é de la historia troyana que él compuso, á la cual *Iliade* intituló».

Conocía y admiraba igualmente los grandes modelos italianos, que más de una vez imitó y aun tradujo en sus obras, é igualmente cultivó el estudio de los poetas franceses. «Dante escribió en tercio rimo elegantemente las sus tres comedias *Infierno*, *Purgatorio*, *Parayso*; Miger Francisco Petrarca sus *Triumphos*; Checo Descoli el libro *De proprietatibus rerum*; Johan Bocacio el libro que *Ninfal* se intitula... Maestro Johan Lorris figo el *Román de la Rosa*... é acabólo Maestre Johan Copinete, natural de la villa de Meun. Michaute escribió asy mismo un gran libro de baladas, canciones, rondeles, lays, virolays, é asonó muchos dellos. Miger Otho de Grandson, cavallero estrenuo é muy virtuoso, se ovo alta é dulcemente en este arte. Maestre Alen Charrotier, muy claro poeta moderno... con gran elegancia compuso é cantó en metro, é escribió el *Debate de las quatro damas*, *La Bella dama Sanmerci*, el *Revelle matín*, la *Grand pastora*, el *Breviario de nobles* é el *Hospital de amores*... «Los itálicos prefiero yo so enmienda de quien más sabrá... é á los franceses de los itálicos en el guardar del arte...»

Con tan copioso bagaje de erudición literaria no pudo evitar el Marqués de Santillana la imitación directa de sus modelos más admirados. Así, recurriendo en la *Comedieta de Ponza* á la alegoría, nos hace penetrar en la intrincada selva de los ensueños para describir los estragos de una batalla, ó el dolor hondamente humano de la madre y esposas de los reyes vencidos.

Mas, á pesar del aparato retórico y erudito que obscurece frecuentemente la belleza innegable de este poema, la descripción de la batalla (1) está llena de viveza de expresión y de enérgico colorido, según merecía aquel lance memorable, aquella «lid fiera, cruel, sanguinosa», de la cual

...non creo poderse fallar
tan crua batalla en tierra ni en mar.

Ningún pormenor omite la descripción que pueda ser lógicamente presupuesto ó adivinado con intención artística. Así se menciona el pintoresco desplegar de nuestras enseñas, con sus pintadas cruces, calderas, castillos y leones, y las de los adversarios, donde aparecía la

bixa milanese, fiera é tendodera;

los horrisonos disparos de

las gruesas bombardas, truenos é bodoques;

las innumerables saetas que semejaban granizo traído por el viento; los gritos de los combatientes llamando á San Jorge con furia, é invocando

quando los estoles en uno aferraron.

los nombres de sus baronías. Ni siquiera se omite la admiración por la flota genovesa,

que dubda es de reys nin d'emperador
fallarse en los mares tal flota jamás,
tan bien ordenada, nin por tal compás
nin tan desseosa de ganar loor.

Á pesar de todo, la descripción se mantiene dentro de generalidad.

(1) La *Crónica de Don Juan II* la describe de este modo:

«...el Rey... dió caza á los Ginoveses, é embió un caballero é un faraute mandando al Capitán de Génova que pusiesen las velas baxo: é las más gentes de la suya gritando á grandes voces *batalla*, *batalla*, tirando con ballestas é tiros de pólvora, la carraca del Rey é otras tres embistieron con las carracas de los Ginoveses teniendo delante otra carraca é habiendo de popa otra, é otra al otro lado. Y como las carracas de los Ginoveses no estuviesen tan cerca, vinieron con todo eso á la batalla muy crudamente ferida por ambas partes, la qual duró desde las doce horas hasta las veinte dos sin reposo ni intervalo alguno, é á la fin los Reyes é el Infante Don Enrique fueron vencidos y presos, é fueron tomadas once naos de las suyas, é fué una galea quemada, é otra anegada, é dos carracas de las del Rey de Aragón fueron sacadas por las galeas, en las quales el Infante Don Pedro escapó de la batalla.»

des vagas, como creadas por la imaginación del poeta mismo, que no pudo recibir para concebir su obra la fecunda caricia de la misma realidad.

Non son los martillos en el armería
de Millán tan prestos nin tan avivados,
como la batalla allí se fería
con ánimos duros é muy denodados;
ca unos caían en la mar llagados,
é otros en pronto las vidas perdían,
é otros sin piernas é brazos se vían
asy fieramente eran affincados.
... los sabios fanos con artillería
rompían las fustas é las foradaban
é todas cabtelas é artes buscaban
por aver del fecho final mejoría.

Ni siquiera el hecho culminante de que hiciese agua

la principal nave do la señoría
real navegaba...

puede inspirar al poeta otro detalle circunstancial que decir como

los grandes naucheres...
cuidaban el tracto é la preytésia

y cómo

por toda la flota fué voz divulgada
que el Rey se anegava...

haciendo sólo constar, para concluir, que

... la flota fué presa
con todos los Reys, duques é barones,

y añadiendo, quizá para prevenir todo reparo de inexactitud, en observación tan aplicable á sí mismo como á las Reinas que escriben la carta en la cual la descripción de la batalla se contiene, que fué

puesta en Saona la notable presa,
en lo qual se acuerdan las más opiniones.

En cuanto á Juan de Mena, conocida es su vasta erudición y su constante y reflexiva pasión por el estudio en Salamanca, en Córdoba y en Roma, cualidades que le hicieron merecer no sólo extendida fama de profundo humanista, sino algunos cargos en ella fundados, como el de *secretario de cartas latinas* y el de cronista regio. Su situación respecto del frustrado asalto de Gibraltar por D. Enrique de Guzmán, Conde de Niebla, es la misma del Marqués de Santillana con relación á la batalla de Gaeta. La descripción incluida en el *Laberinto* (1) constituye un fragmento lleno de inspiración épica, pero en ella, lejos de particularidades directamente observadas y vividas, se encuentran sólo generalidades poco concretas, tan aplicables á las navegaciones fabulosas cantadas por los poetas griegos, como á las expediciones piráticas de los corsarios ó de las justas reales en el siglo XV.

Así, por ejemplo, los auspicios y malos agüeros con cuya relación el maestro de las naves pretende disuadir al Conde de Niebla de que sean desplegadas las velas para abandonar el puerto, inspirados en ciertos pasajes de las *Geórgicas* y de la *Pharsalia*; aquellos planetas con crines tendidas, aquellos ladridos de canes, aquellas peleas de aves nocturnas, aquellas

comejas que andan señeras
por el arena seca paseando,

é igualmente las señales para predecir el tiempo puestas en boca del mismo Conde, delfines que se muestran fuera del agua, cahistos que

(1) La muerte del Conde de Niebla está varias veces descrita en nuestra antigua literatura. Unas veces, como en la *Crónica de Don Juan II*, con circunstanciada prolijidad, haciendo constar que para tomar á Gibraltar «juntó dos mil de caballo é tres mil peones...» otras, como en el romance incluido por Wolf en su *Primavera*, para sentar los antecedentes de la creación del ducado de Medina Sidonia, con que el Rey galardonó en el hijo la generosa muerte de aquel que

por ayudar á los suyos
pudiéndose bien salvar,
por oír solo su nombre
por se oír solo llamar,
tornó en un batel pequeño
á la bravera del mar;

otras, en fin, como en la composición de Juan Agraz que Ochoa imprimió á continuación de las *Rimas* de Santillana y de Pérez de Guzmán, limitándose á ensalzar las condiciones morales del Conde y á describir el dolor que causó su generosa muerte, tanto entre los moros comarcanos, quienes hicieron

lloros... tan inhumanos
é tan gran lamentación
qual no ficiera Troyanos
por Ector su defensor,

cuanto entre las gentes cristianas

que no avía solo una
sin hacer esquivos pluntos.

El apócrifo Centón epistolar añade á la narración de la *Crónica de Don Juan II* los nombres de algunos de los caballeros que el Conde de Niebla trató de salvar: «vido que Fernando de Monroy, é Lope de Moscoso, é otros caballeros en tierra quedaban peleando, é volvió á acorrellos... vido en el agua sumido hasta la barba á Pedro de Medina... é le decía: acorredme, señor, que me sumo». En ninguna de estas relaciones se encuentra nada que pueda ser interesante á nuestro propósito.

hacen nuevo trueco, abandonando las lagunas por ir á los prados; alciones que amansan la furia del mar

con sus cantares é lánguidos sones,

no sólo son, en esencia, los mismos que amedrentaban á los tripulantes de las naves argivas, sino que recuerdan los que, muy lejos de las supersticiones costeras, observaba el Cid, cuando él y sus compañeros

á la exida de Binar ouieron la corneia diestra
é entrando en Burgos ouieron la siniestra.

No acontece así con la *Crónica de Don Pero Niño*. Casi desposeído su autor de toda erudición clásica y de todo aparato retórico bebido en la tradición literaria, nos hace penetrar desde las primeras líneas de su libro en el espíritu de la Edad Media y sólo pinta lo que se presenta ante sus ojos, describiéndolo con ingenuidad casi infantil y desposeyéndolo de todo artificio con su marcial rudeza. Su relación tiene, en algunos puntos, la precisión de un diario de mar, y en todos la atmósfera misma de la realidad vivida. Además, los pormenores que en ella se puntualizan no aparecen en ningún otro escrito contemporáneo, y ofrecen, por tan singular rareza, interés inapreciable para estudiar la historia de la navegación y de las guerras marítimas en las postrimerías de la Edad Media.

MANUEL MANRIQUE DE LARA

ATERRAMIENTOS

DE LA

BAHIA Y DEL ARSENAL DE CADIZ

(CONCLUSIÓN)



CUANDO la época de los grandes acopios de maderas para el consumo de los Arsenales, se ordenó impremeditadamente que se enterraran infinidad de cargamentos de aquel material, con lo que se crearon obstáculos á la libre circulación de las aguas, y de consiguiente, abrigos ó remansos, donde en reposo fueran tranquilamente depositando cada día las materias que arrastran; pues bien sabido es que un buque á pique, un simple madero ó cualquier obstáculo puesto á la libre circulación de las corrientes, basta para levantar un bajo en un corto transcurso de tiempo.

Pero lo *novísimo*, lo reciente, para que en menos de una generación hayan perdido sus fondos los Caños, ha sido la construcción de los tres puentes del ferrocarril, y sobre todo el funestísimo sistema de arrojar piedras al río para afirmar en él los estribos. Esto ha hecho más daño á la parte del Caño situada hacia el Arsenal, que la última y perjudicialísima conversión de las marismas en las salinas recientemente roturadas.

Respecto del puente primero del ferrocarril, situado entre los Caños de la Asunción y de San Antonio sobre el Sancti Petri, hay la circunstancia agravante de que su semipresa y la semipresa del Zuazo, juntamente con las orillas del Arsenal, constituyen á marea baja un verdadero y absurdo estanque cuadrangular, en cuyo fondo se han depositado durante la estoa en estos últimos años las materias sedimentarias que entran á cada creciente y que, no pudiendo salir á la menzante por impedirlo las escolleras perdidas que constituyen los cimientos del Zuazo y del dicho primer puente del ferrocarril, han levantado en cortísimos años el fondo de hasta cinco brazas que en algunos parajes antes existía en el espacio hoy situado entre ambos puentes.

Si la existencia de la semipresa del Zuazo causó todos los males que en el régimen del Sancti Petri se notaron ya en los siglos XVII y XVIII, ¿qué decir respecto de la de dos semipresas sucesivas á las puertas mismas del Arsenal? ¿Cómo la Marina pudo consentir un levantamiento de puentes tan funestos para la existencia del Caño? ¿Cómo lo autorizó el Estado? ¿Cómo no alzó el grito contra tan comprometedor construcción la ciudad de San Fernando? ¿Cómo Cádiz los dejó hacer? Pero, sobre todo, ¿cómo es que aún existen?

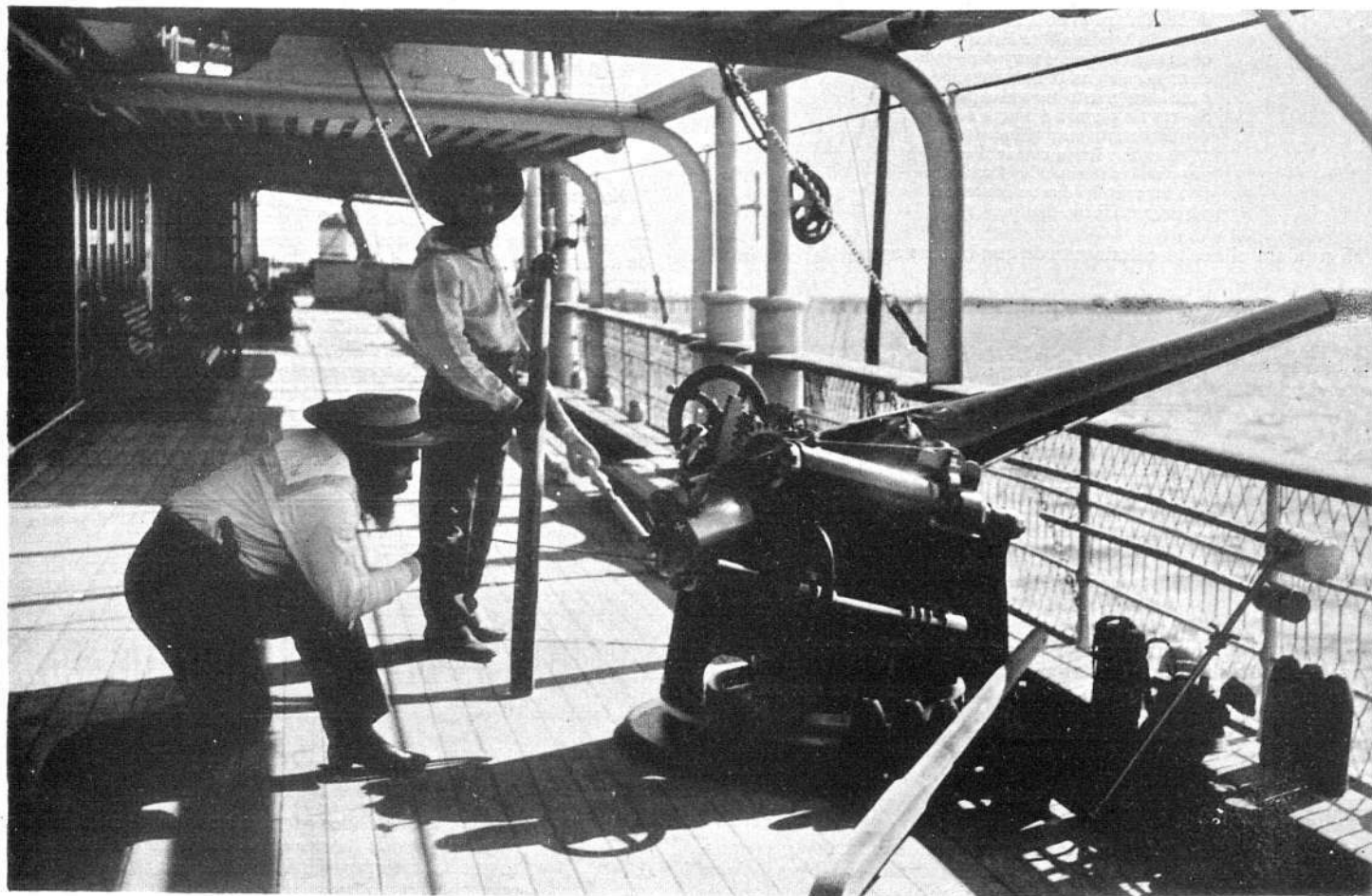
Lo que se ha quitado han sido los estribos de piedra del primitivo puente del ferrocarril, que existieron durante tantos años conjuntamente con los tubos de hierro que sostienen el actual segundo puente.

Los pilares del puente primero se construyeron sobre los fangos, buscando el firme con pilotes; pero después, al ver los ingenieros del ferrocarril que los pilotes tenían movimiento, los empotraron en una robustísima escollera, arrojando alrededor de ellos un monte de piedra perdida, y exceptuando un insignificante canalizo en el ojo central, todo lo demás quedó ciego enteramente.

Así, pues, desde el fondo hasta el nivel de las más escoradas bajamares, el Caño del Arsenal está interceptado perpendicularmente á su dirección, de manera que no pasa hacia el Zuazo más agua que la que puede correr por encima de la escollera cuando la marea sube; mientras que antes de la construcción del puente pasaba no sólo la de las crecientes, sino también, y á mayor abundamiento, cuanto permitía toda la sección anegada, obstruida hoy por la escollera hasta la línea de bajamar.

El canal tenía en aquel sitio más de tres brazas de profundidad, y por consiguiente, cuando ahora empieza á subir la marea y corren por encima de la escollera dos pies de agua, por ejemplo, pasaban antes no solamente esos dos pies, sino 18 ó 20 más.

Á las crecientes el malecón ha detenido por el lado del Arsenal los



Marina mercante.—CUBIERTA DEL VAPOR SATRÚSTEGUI, DE LA COMPAÑÍA TRASATLÁNTICA.



Marina mercante.—CÁMARA DE PRIMERA DEL VAPOR ANTONIO LÓPEZ, DE LA COMPAÑÍA TRASATLÁNTICA.

Fot. Rocafull.



barros de las aguas que subían hacia el Zuazo; á las vaciantes el mismo malecón ha interceptado por el lado del Zuazo los fangos que del Zuazo descendían; y así, en pocos meses y á ojos vistas, los fangos se elevaron hasta la cresta de la escollera y el paraje que á principio del siglo tenía hasta 21 pies de profundidad á marea baja, hoy se ha quedado sin ninguna.

Considérese además que desde la cresta de la escollera del puente primero del ferrocarril hasta el fondo del caño hay 29 metros (profundidad sin duda existente cuando la construcción del puente Zuazo por el ingeniero Marín). Construido ya el Zuazo, el fondo en dos siglos quedó reducido á los 21 pies que marca Tofiño en sus planos en vez de los 29 metros anteriores. Pues si esto sucedió en dos siglos, no habiendo más que un solo puente, ¿cómo extrañar que habiendo ahora dos se haya terraplenado en veinticinco años todo el espacio intermedio?

No existen ya terrenos anegables de marismas en toda la ribera por haberlos utilizado la industria de la sal; por tanto, los fangos del Guadalete, que en otro tiempo se posaban en los de Puerto Real, van ahora al Caño del Arsenal, aumentando la cuota sedimentaria que antes le correspondía.

La desaparición de terrenos anegables, así como el emplazamiento de algunas salinas en los sitios mismos que antes ocupaban grandes esteros, ha motivado la de las corrientes naturales de limpia por falta de circulación de las aguas de las mareas.

El río Arillo comunicaba antes con el Océano y ahora no. Hoy están cerradas las comunicaciones del Zurraque con los Caños Talanquera, Soledad y la Quebrada. También han sido cortadas las comunicaciones del Caño de Ureña con los de las Antillas y la Asunción; la de El Tornillo con la de un caño hoy completamente obstruido que había frente al de San Juan Bautista; la del Algodonero con la del Alcornocal. Además existen otras muchas incomunicaciones de entidad menor que antes había entre diferentes caños.

Así pues, el régimen circulatorio de corrientes naturales de limpia ha perdido completamente las excelentes condiciones que tenía en los tiempos de las extensas marismas anegables, de los infinitos, anchos y profundos esteros, arterias de capacidad muy sobrada por donde corrían á diario rápida y desembarazadamente las aguas del Océano, y de la época, en fin, en que el Caño del Sancti Petri se llamaba MAR DEL ZUAZO.

El fenómeno de los aterramientos viene verificándose *sin cesar* desde hace muchos siglos; pero cuando en el pasado había á baja mar tres, cuatro y hasta cinco brazas de agua entre el Arsenal y el Zuazo, y lo mismo hacia la parte del castillo de Sancti Petri, nadie se ponía á pensar en si los fangos se elevaban ó no.

Además, la elevación debía ser entonces poco sensible, y por serlo, no se sospechaba siquiera su existencia en aquella época ni mucho tiempo después.

Sin embargo, hace como unos sesenta años se notaba ya que los barcos de cruz de la carrera de Manila no podían llegar tan fácilmente como antes á carenarse al Astillero del Puente Zuazo; por lo cual dejaron definitivamente de ir á él, atendidas las dificultades experimentadas por el último allí carenado, que fué la fragata *Esmeralda*.

Entre tanto, como el navío *Soberano* y el *Reina* hallaban calado suficiente para entrar en los diques, nadie se preocupaba con la elevación de los fangos. Pero hoy ¡ya es otra cosa! Una pulgada que suban los fondos de los menguados depósitos existentes representa una disminución de velocidad en las corrientes de marea muy apreciable, un aumento subsiguiente en los aterramientos diarios, una constante agonia y la muerte del Arsenal.

En *esencia*, pues, no ha ocurrido nada que no viniera ocurriendo desde siglos atrás; pero lo *accidental*, es decir, el *tiempo*, la *flamante celeridad* de la invasión fangosa ha aumentado y se ha hecho notable, porque se ha hecho sensible á los observadores de una sola generación; y se juzgó *repentino* el conflicto, y acaso *nuevo y sin precedente*, porque no se trata ya de brazas de sonda, sino de pies y hasta de pulgadas, dado que los fangos se han ido elevando *pulgadas, pies* y hasta *brazas* en muy cortos intervalos de tiempo, conforme á la ley especial de estos fenómenos: *sedimentación* diaria de arenas y de fangos sutilísimos; *disminución* consiguiente de los depósitos de aguas marinas; *decrecimiento* necesario de la *velocidad* de las *corrientes naturales* y *creciente falta de erosión* de los fondos, y *rápido cegamiento*, cada vez más notable en iguales periodos sucesivos.

Es indudable que ha habido un momento en que la fuerza erosiva de las *corrientes naturales* no era más que la *absolutamente necesaria* para llevarse á cada bajamar lo que durante la pleamar se *sedimentaba*; es decir, que la fuerza *erosiva* y la de *sedimentación* han estado algún día en el fiel de la balanza por equilibrarse sus efectos. Entonces, *teóricamente*, es claro que una sola palada de fango debió ser bastante para producir desde el día siguiente un aterramiento insignificante si se quiere, pero que debió ir creciendo con el tiempo en serie rapidísima. Pues, si esto es así, ¿qué no ha podido producir la ida á pique de un barco en paraje comprometido, la indiscreta construcción de un puente que priva á un caño principal de *toda su sección mojada*, ó la roturación, no de una sola salina, sino de muchas, muchísimas más!

Impedida la entrada del mar en los estuarios y marismas justamente cuando la velocidad de su marcha, por la elevación de los fondos, es *apenas la bastante para el mantenimiento y conservación de los caños*, cesan de golpear las corrientes de limpia; y los sacos de los canales y de los caños se ciegan *inmediatamente* y con rapidez tal que nadie era capaz de predecirla antes de ser entregadas las marismas á la industria ó permitido á empresas ferroviarias el establecimiento de escolleras que afecten á la velocidad circulatoria de las aguas de mareas.

La inutilidad ó deficiencia de los recursos y medios aplicados hasta hoy para remediar el mal estado de la bahía y caños del Arsenal es evidéntísima.

«¿Hay fangos? Pues á dragarlos—dijeron todos, á excepción de los Sres. Crespo, Almeyda, Montojo, Abasola y Benot;—arbitremos recursos; con dinero se sacarán.»

Por desgracia, en la parte hidrológica desconocían los que tal aseguraban el régimen de las *corrientes naturales de limpia*, sin las cuales son imposibles los *puertos de marea* (á no ser que se acuda á las corrientes artificiales de aguas represadas); y en la parte económica, ni aun siquiera sospechaban que no son de eficacia ninguna los pasajeros arbitrios de las más onerosas contribuciones contra esos poderosos agentes naturales que, con la tenacidad de la constancia, producen los aterramientos de los sacos y ensenadas de las bahías. Las fuerzas naturales no conocen el cansancio, dice muy oportunamente Benot; la bolsa de los contribuyentes al fin se agota; y en la lucha insensata y mal entendida del dinero contra los acarreo del mar, el dinero siempre sucumbe, á no ser cuando *científicamente* pone á su servicio la misma fuerza de las mareas para combatir con ella los aterramientos.

El proceso de los aterramientos tuvo principio en los tiempos prehistóricos, y entonces los acarreo que soldaron el diminuto Archipiélago gaditano formaron más adelante las marismas, canales y esteros que utilizaron en seguida navegantes é industriales.

Después esos mismos acarreo aterraron las principales ensenadas de la bahía interior de Cádiz y cegaron por consecuencia los mejores caños de Puerto Real, Chiclana é Isla de León. Cuando éstos en el transcurso del tiempo hayan desaparecido completamente por la misma causa, y con ellos el Arsenal de la Carraca, el conflicto de los aterramientos aparecerá entonces inminente y libre de toda traba ya en la bahía, cuyo régimen no es más que una muy compleja resultante de la energía propia de los grandes recipientes que almacenan las aguas á la pleamar, y el día en que se cierre el Caño de la Carraca, será imposible sostener la canal entre Puntales y Matagorda. Y como para esa época estarán ya casi aterrados los sacos de la bahía interior, será obra de poquitos años, tal vez de medio siglo, la conversión en marismas de toda la extensión anegable comprendida hoy desde la línea de sondas del Trocadero á Puntales hacia la Cortadura y el Arsenal, y la soldadura, por consiguiente, de todas las orillas de esta zona. Ahora bien, como el resto del puerto quedaría escasísimo en fondos, y el mayor braceaje se encontraría bastante distanciado de la ciudad y de sus actuales muelles, el comercio ó el Estado, apremiados por lo crítico de las circunstancias, dirigirán la vista á la ensenada de la Caleta, ó á la parte exterior de la Punta de San Felipe, á fin de emplazar allí un puerto artificial, como el de Málaga ó otro cualesquiera reducido de la región mediterránea.

El porvenir de la región gaditana, dadas sus condiciones actuales y sus industrias más florecientes, con especialidad la salinera, depende de la conservación indefinida del estrecho del Sancti Petri.

¡Sin el Sancti Petri, imposible el Arsenal!

¡Sin el Sancti Petri, imposible la industria de las sales!

¡Sin el Sancti Petri, incompleta la organización defensiva de Cádiz!

¡Sin el Sancti Petri, imposible la bahía!

Pero ciertamente nuestros verdaderos hombres de Estado no pueden permitir que se quede España sin un gran puerto militar al Sur de nuestras costas.

Tenemos uno al Norte en el Atlántico, Ferrol, y otro en el Mediterráneo, Cartagena; ambos excelentes, pero muy distantes de nuestra costa meridional.

Aunque Lisboa al Oeste y Gibraltar al Sur fuesen de España, nunca podrían reemplazar al puerto militar de Cádiz, cuya necesidad aumenta por lo mismo que no son Lisboa ni Gibraltar puertos donde tremola el pabellón de España.

El de Cádiz es irremplazable, y sería un crimen de lesa nación el dejarlo cegar.

Los puertos militares, como es sabido, necesitan ser de grande extensión á fin de contener escuadras enteras, listas para hacerse rápidamente á la mar en un momento dado; requieren mucho fondo para que los buques estén á flote siempre; exigen vastos espacios para el armamento, arsenales fortificados, careneros y diques de enormes dimensiones, grandes cuarteles, fortificaciones exteriores formidables y facilidad para defender los canales de entrada por medio de las fuerzas sutiles, y hoy de los torpedos además. Por último, al revés de los puertos de comercio, que pueden sin inconveniente internarse por los ríos navegables hasta el corazón de un país, para llevar allí las mercancías de importación ó tomar las de exportación con el menor gravamen posible de transportes terrestres, los puertos militares han de estar emplazados en las inmediaciones de las lenguas de tierra, á fin de que las flotas puedan proteger rápidamente el litoral.

Es difícilísimo encontrar reunido este raro conjunto de condiciones naturales. Solamente en el puerto militar de Cherburgo pueden en Francia entrar y salir los buques de guerra á cualquier hora de la marea (cualidad comprada á costa de muchos cientos de millones de francos). Y tan excepcionales en grado sumo son las condiciones que hacen militar á un puerto, que cuando una feliz reunión de coincidencias las presenta en una localidad, inmediatamente las utilizan las naciones en favor de la Marina de guerra, excluyendo sin consideración, si es menester, á la Marina mercante, y no reparando en gastos para fortificar formidablemente el afortunado puerto.

La bahía de Cádiz, mejor situada que otras, puede contener una poderosa Armada, sin exclusión de la Marina mercante, con fondo suficiente á todas horas y con un Arsenal inaccesible, especialmente defendido por torpedos entre Puntales y Matagorda.

¿Y este puerto excepcional ha de perderse? ¿Ha de permitirse que se ciegue, cuando es ¡también por una afortunadísima excepción! sumamente fácil el sostenerlo indefinidamente en todas sus condiciones, y hasta el mejorarlas, utilizando científicamente esas mismas mareas que ahora por incuria imprevisora lo están inutilizando?

JUAN PASTORÍN Y VACHER

Capitán de Fragata.

Madrid 17 de Julio de 1897.



Al Polo Norte.

PEARLY, el competidor de Nansen, se prepara en estos momentos para una nueva expedición exploradora á las regiones polares. Por quinta vez el intrépido viajero americano, tras detallados estudios preparatorios, encuentra paciencia, fuerzas y dinero para su anhelado fin. Es admirable la constancia de estas inquebrantables energías en pro de una idea de tan dudosos beneficios prácticos, dado el siglo materialista en que vivimos, y no obstante los continuos descalabros pasados para llegar al ansiado punto polar, lejos de arredrar á los aventureros y á los capitalistas entusiastas, sirven tan sólo de acicate para nuevas empresas.

Como ocurre siempre en análogos casos, la descripción previa del futuro viaje al Polo, tal y como la desarrolla Peary, es no sólo empresa sencilla y factible, sino que casi entra en el orden de los viajes de recreo. En una conferencia reciente dada en Nueva York á sus admiradores y consocios puntualizó el explorador todos sus planes con una confianza y con una seguridad tan pasmosa, que la creó digna de llegar á conocimiento de los lectores de EL MUNDO NAVAL ILUSTRADO, por si algun aficionado á viajes de verano quiere ir á buscar los aires más frescos del planeta á costa de pocas penalidades. Tiempo tiene para preparar la maleta de viaje: Peary ha señalado como día de partida el 10 del corriente, pero volverá nuevamente á los Estados Unidos, porque su actual viaje es sólo para disponer en definitiva los principales factores en que estriba su éxito futuro.

En Whale Sound, uno de los lugares extremos de la Groenlandia y acaso el último baluarte de la vida humana en aquellas regiones, mora una tribu de esquimales entre los cuales ha vivido Peary durante varios años, adoptando su vida y sus costumbres, en completa identificación con aquellas razas primitivas, y cuyos individuos, al decir de nuestro intrépido viajero, profesan á éste no sólo profunda y provechosa amistad, sino también vivo reconocimiento por los muchos favores y útiles dádivas con que ha sabido ganárselos en sus cuatro viajes precedentes. La primera vez que se estableció entre ellos por una temporada, la tribu estaba en un estado lastimoso de pobreza y necesidades. Doscientos cincuenta individuos la componían, y para sus empresas sólo tenían seis canoas, siendo de advertir que la canoa, ó sea el bote peculiar del país hecho con pieles de foca, es el primer elemento de vida en aquellas regiones. Los amigos de Peary, por lo tanto, puede decirse que carecían entonces de lo más indispensable: pieles de foca no les faltaban para la confección de sus embarcaciones, pero en cambio, escaseaba en la tribu la madera, esa preciada materia que es menester importar allí de latitudes más bajas, ó recoger de los arrastres de las corrientes marinas en aquellos parajes refractarios á toda flora; y escaseaba tanto este artículo, que los arpones para la caza de focas y para la pesca se veían obligados á confeccionar los indígenas con innumerables pedacitos de madera fuertemente ligadas con algas marinas, y las pieles dispuestas para hacer canoas les era imposible utilizarlas por falta de material de madera para la armazón que forma la base de estas embarcaciones cosidas al estilo esquimal. La pesca y la caza son los únicos medios de subsistencia de aquellos naturales, y así, sin medios para ejercerlas, aquella población en tales circunstancias se moría de hambre. Mr. Peary pródigamente fué la Providencia de los infelices necesitados, regalándoles con esplendidez miles de pies cúbicos de madera, perchas para sus arpones, armas de fuego, municiones, herramientas, etc., etc., al mismo tiempo que les enseñaba á adiestrarse en el uso y empleo de estos adelantos de nuestras industrias. Los gérmenes de civilización inculcados en aquellos seres primitivos le han dado al maestro y colonizador gran ascendiente en la tribu y en toda la comarca, y seguro de los buenos servicios de esta gente, en su ayuda y asistencia funda Peary el éxito de todo su futuro plan de exploración. Comprendiendo los excelentes recursos de vida que allí usan, adecuados á las temperaturas y á las necesidades propias de las regiones polares, fuerza es que el europeo se acostumbre y adopte en un todo la manera de vestir, la alimentación, la vivienda, y en general los usos y modos de los esquimales, y á este fin y ejercicio práctico de una nueva educación física ha dedicado años enteros el competidor del célebre Nansen. Tras paciencia y perseverancia admirables, se cree hoy ya dispuesto á poner en práctica su gran proyecto, y la confianza y le que animan su espíritu son tales que desde luego asegura no regresará á su país sin haber pisado el tan ansiado punto polar. El intrépido viajero deja al arbitrio de las circunstancias el tiempo que ha de invertir en la excursión, pero no se arredra ante los obstáculos que puedan obligarle á permanecer en aquellas comarcas extremas uno, dos, tres ó más años.

Para su avance hacia el Polo se propone usar un método sencillo de viajar que, si no brilla por la rapidez, en cambio tiene, á no dudar, el factor esencial de la comodidad y del éxito probable.

Escogerá entre sus amigos los esquimales de Whale Sound los

mejores y más expertos cazadores y pescadores, así como también aquellos que con más destreza le puedan servir para la confección de viviendas; con ellos agregará á la caravana las familias, mujeres é impedimenta de estos útiles servidores, á fin de evitar radicalmente en ellos el defecto esencial de la raza.

Son los esquimales gente muy apegada á la vida de familia, sin la cual pronto se ven dominados por pasiones de ánimo que ejercen en ellos fatales resultados y que más de una vez han sido causa de entorpecimiento completo para las expediciones en sus viajes. Alguna ha tenido que desistir de sus propósitos, diezmada por las innumerables deserciones de sus servidores, quienes, ansiosos del dulce calor del hogar familiar, impulsados por fuerza irresistible, abandonaron á sus compañeros, sordos á toda reflexión é inmutables á todo ofrecimiento, sin reparar en obstáculos ni peligros para emprender solos y aislados el viaje de vuelta á su prosaica aldea en busca de la mujer y de los pequeñuelos.

Para evitar estos percances, Peary viajará en familia, construyendo de trecho en trecho, cada veinte millas, una aldea esquimal, cosa rápida y sencilla para aquellas gentes expertas, que siempre encuentran á mano los materiales de construcción para sus viviendas. Son éstas chozas de hielo, de forma cilíndrica con techo semiesférico, de poquísima altura, fabricadas con bloques de nieve que traban entre sí mediante agua, que en el acto se congela; una abertura de entrada para las personas y otra de salida para los humos completa la construcción.

La despensa ó depósito de víveres es menester defenderla de la voracidad de los osos y otros huéspedes molestos en aquellas regiones, y esto se consigue fácilmente haciendo hondo pozo en el hielo para ocultar el tesoro, que luego se cubre con trozos de hielo rociados con agua, formando así un solo bloque, cerradura segura contra el buen olfato que aguijonea el trabajo de estos desenterradores hambrientos.

En Whale Sound, punto de partida de la expedición, Peary organizará la caravana estableciendo allí su primer depósito general de víveres y utensilios, constantemente renovados cada verano por un buque fletado al efecto en Nueva York; este mismo buque procurará alcanzar también todos los años el estrecho ó *fford* Sherard-Osborne, límite Norte de la navegación posible en aquellas regiones, situado en la tierra firme de Groenlandia.

En los primeros días del verano 1898 la expedición se pondrá en camino definitivamente, abandonando el *fford* Sherard-Osborne, procurando hacer siempre jornadas de diez millas marinas. Cada dos ó tres días hará un alto prolongado y se procederá á la construcción de la aldea esquimal de que antes he hecho mención; en ella se descansará lo necesario, y de esta manera las etapas serán cortas y cómodas.

Al abandonar las viviendas para avanzar hacia el Norte, nadie quedará al cuidado de ellas; por sí solas estarán bien guardadas y sólo los víveres que se dejen como repuesto y en previsión del regreso quedarán debidamente ocultos. La impedimenta de la tribu y la carga de los trineos disminuirá así á medida del avance, condición provechosa para el consumo de fuerzas. La expedición vivirá de la caza y de la pesca, y los días de descanso serán de un empleo beneficioso para todos, incluso las mujeres, que podrán dedicarse á remendar redes de pesca y otras artes en las cuales son muy hábiles.

Siguiendo esta marcha lenta, pero segura, cuya retirada en caso de necesidad no puede ser más ingeniosa, espera nuestro explorador alcanzar á fines del verano de 1898 el límite Norte de la tierra firme señalado por los expedicionarios Lookwood y Brainard en latitud 84 grados. Estos viajeros en sus relatos aseguran que el terreno aún continuaba de aquella misma manera en dirección Norte, y en el límite, humanamente posible de alcanzar, de esta tierra firme, es donde Peary establecerá su última aldea y restantes víveres, punto de partida para la última etapa de su colosal empresa.

La marcha lenta favorecerá el buen espíritu de toda la expedición y procurará medios abundantes de subsistencia. Dedicado á sus familiares faenas y sin cambio aparente en su vida normal, insensiblemente habrá alcanzado el pequeño pueblo nómade, al mando de Peary, regiones que otros exploradores sólo consiguieron avistar á costa de grandes privaciones.

Los límites de la tierra firme están separados del ansiado punto polar por hielos movedizos; tumba de muchos expedicionarios, barrera infranqueable que agotó las energías de otros que, como Nansen, ya cansados y maltrechos arribaron á su vista, faltos de recursos y fuerzas. Peary, por lo expuesto, piensa llegar á este *non plus ultra*, que lo separará del Polo aún 300 millas, con gran acopio de medios y á costa de sólo fácil gasto de paciencia. Acometerá el último acto de su temeraria empresa con plenas facultades y debidamente instalado en su cómoda aldea esquimal, con buenos repuestos; sólo dará el golpe final en momentos que él estime favorables.

El verano de 1899 es la época fijada. En los primeros días y con sólo unos cuantos elegidos, con poca impedimenta, acometerá el trabajo supremo, último esfuerzo titánico para conseguir el soñado fin. Trescientas millas de camino que, aun esperando imposibles, piensa recorrer en treinta días. Debidamente preparado

con la práctica adquirida, una excursión de sesenta días, por persona que fuere, no será superior empresa á sus energías. En el ánimo de estos valientes será dulce consuelo y fortificante estímulo la proximidad de la aldea nómada, donde dócilmente esperará su regreso con valiosos auxilios y recursos el resto de la tribu.

Al llegar á este punto en la descripción de sus proyectos, Peary declara solemnemente que permanecerá en aquellas regiones todo el tiempo necesario para conseguir la realización de sus ensueños y que habitará sus últimas chozas años y años, sin arredrarse ante los primeros fracasos que pueda sufrir en sus empeños para salvar las 300 millas de hielos movedizos.

Conseguida la gloria y flotando en el Polo la bandera de la civilización con el nombre de Peary, el regreso será fácil. De trecho en trecho, como jalones señalando el camino, los expedicionarios encontrarán sus antiguas viviendas abandonadas, y las provisiones ocultas en sus almacenes, fortalecerán su espíritu y repondrán sus fuerzas; no obstante el regreso será lento, como lo fué la ida: *paciencia y previsión* son el lema del futuro éxito. ¡Así sea!

Como no podía menos de suceder, numerosos inventores y poseedores de patentes especiales han ofrecido sus artículos y servicios á Mr. Peary: quién le propone unas tiendas de campaña, impermeables al frío y blindadas á las ventiscas, de peso fabuloso por lo reducido; quién, unos trajes especiales para latitudes extremas; éste, todo un sistema de condimentos y cocina polar; otro, un elixir para no tener frío; aquél, un nuevo motor para vehículos, á propósito para la navegación de las estepas nevadas, etc.; en una palabra, con el catálogo de nuevos inventos *ad hoc* presentados á Peary, mentira parece que en el Polo Norte no exista ya un gran hotel para los excursionistas aficionados.

Nuestro explorador rechaza todas estas especialidades del buen reclamo industrial y reniega rotundamente de los propósitos que le han atribuido de aprovechar los servicios de tanto inventor espontáneo.

Los fabricantes de velocípedos y ciclistas aficionados han ofrecido también sus máquinas y sus servicios para utilizar una patente especial *Polecycles*, y que una brigada montada en este moderno caballo de moda acompañara á Peary en su *record* al Polo; pero estos entusiastas desconocen aquellas regiones, donde á veces la capa de nieve llega á la cintura del viajero y otras las agujas de hielo le obligan á dar saltos de gamo.

Hombre práctico y observador Peary, considera que en aquellas latitudes árticas el clima en general, y sobre todo la temperatura, modificaría en absoluto la manera de ser de todo utensilio propuesto, y las condiciones del viaje en tales circunstancias sería locura hacerlas depender de ensayos utópicos.

Sólo hay una máquina cuyo trabajo y rendimientos es seguro en aquellas latitudes el *animal*, sea éste hombre ó perro, ese mecanismo asombroso de sangre y carne hecho por mano sobrenatural que se adapta prodigiosamente con igual docilidad á las temperaturas del Sahara como á los fríos del Polo, máquina que el hombre en su pequeñez, aun con derroches de inteligencia, jamás podrá igualar en sus obras.

MARIO RUBIO MUÑOZ
Teniente de Navío.

Julio 97.

EL CRUCERO "RÍO DE LA PLATA,"

NADA más original y digno de meditación que los caracteres que presentan los súbditos de diferentes naciones al ingresar en concepto de emigrantes en alguno de los países que hoy reciben el exceso de población europea, caracteres por lo demás tan uniformes, que hacen evidente el dicho de que unos pueblos tienen condiciones para la emigración, mientras que otros son en absoluto refractarios á ella.

Concretándonos á los tres pueblos occidentales de Europa, esto es, españoles, franceses é ingleses, y empezando por éstos, vamos á exponer algunas ideas que, aunque parezcan ajenas al propósito que nos guía, vendrán á poner de manifiesto algo extraordinario en la acción generosa de los españoles de ambas márgenes del Plata; los que al regalar á la Patria un buque de guerra de relativa importancia han dado una muestra de varonil entereza, muy superior á la propia patriótica manifestación, á pesar de ser ésta por sí sola tan digna de aplauso.

Son los ingleses, en general, colonos inmejorables: y como si la ausencia del país natal echara sobre ellos un baño de cultura, nadie creería que son aquellos mismos ingleses que uno ha conocido en Inglaterra. Tolerantes, sin molestar nunca á la sociedad en que viven, patriotas tranquilos, ingleses de utilidad y conveniencia, y no pensando jamás en volver á Inglaterra, se ligan con las familias de la localidad para constituir la suya, que más ó menos tarde ha de tomar carta completa de nacionalidad.

Se dice en general que los ingleses sostienen la familia inglesa allá donde van, lo que no es exacto sino hasta cierto punto, pues á lo que el emigrante aspira es al sueño dorado de todo inglés; esto es, la imitación, ó mejor dicho, parodia de las costumbres aristocráticas. Es Inglaterra el país de la más absoluta libertad y á la vez el de la más absoluta desigualdad de clases y de personas; y en ese afán de imitar á los de arriba, nada hay que nos pueda dar una idea más exacta del hogar de un inglés de la clase media, como esas familias nuestras que de padres á hijos han venido siendo criados de las casas de la alta nobleza, y á las que, aunque vivan con la estrechez de un mísero jornal, no se llega sin hacer media hora de antesala, sin que la señora reciba de bata, sin que se sienta el silencio de los palacios en mísera bohordilla y cierta afectación, que no son ni costumbres ni aspiraciones; sino un inocente plagio.

Sea como fuere, esto conserva al emigrante inglés en cierto aislamiento, y las industrias ó negocios pasan á sus hijos, que conservan la nacionalidad hasta que á la segunda ó tercera generación caen dentro de la masa común, con gran ventaja del país que los recibe.

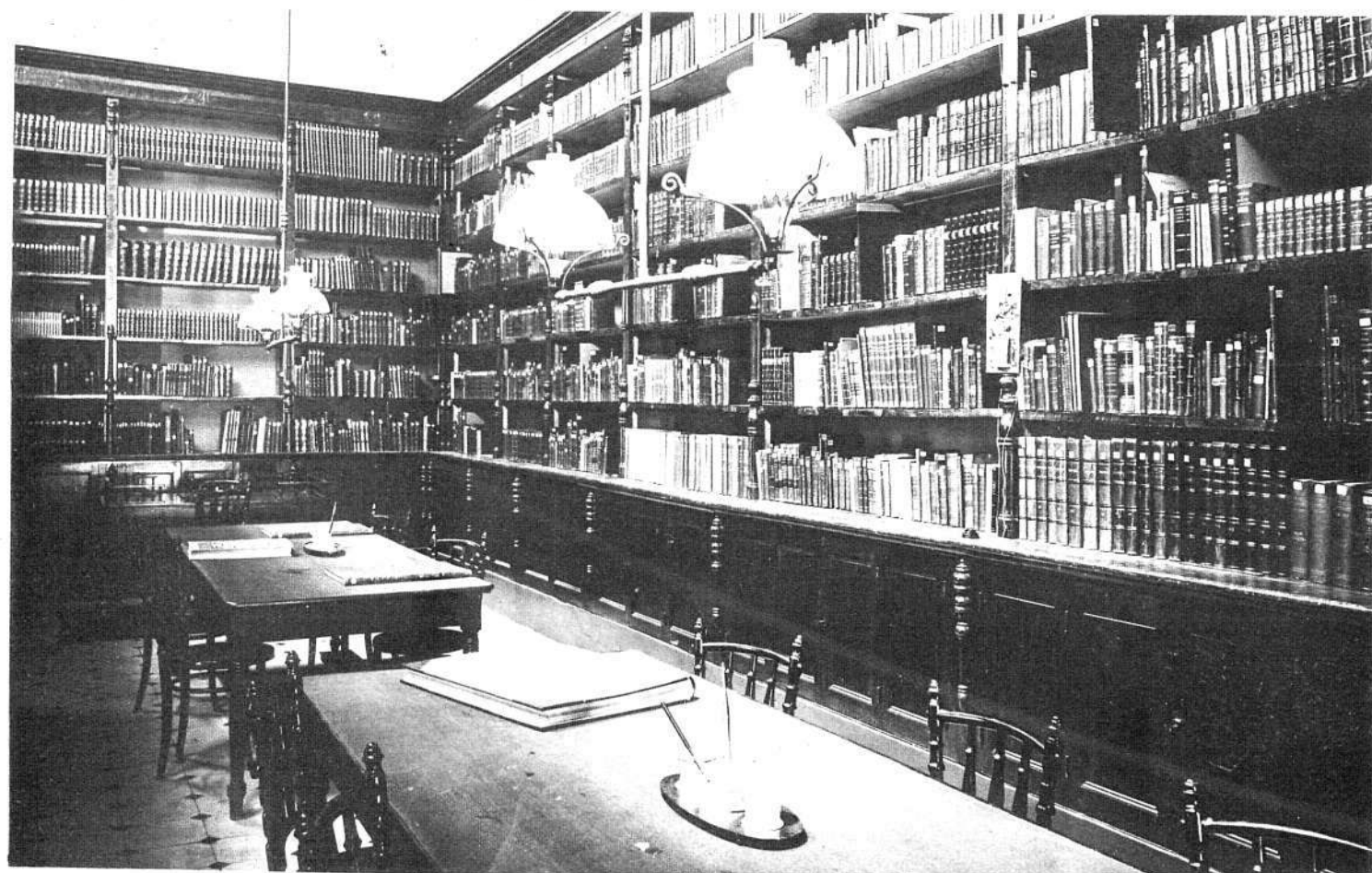
El emigrante francés es el reverso de la medalla; y mientras en Francia la familia es un modelo de orden, de economía y de tolerancia, apenas salen de sus fronteras parece como que han perdido todas las virtudes que tanto han engrandecido á su país, constituyendo sus familias con un aspecto sombrío especial, como si en cada hogar se encerrase un conspirador. No hallan medio que no sea bueno para hacerse intolerables á los habitantes de la nación que les da albergue; todo les parece mal; no hay nada como la Francia, donde el que menos ha dejado siete palacios en los Campos Eliseos de París, habiendo tenido que emigrar por saber que le llamaba de tú al conde de Chambord, pues el francés legitimista es un tipo perfectamente original de las colonias. La sociedad, á la que molestan, raras veces les da la mano; y acaban por desaparecer sin saber cómo, amparándose en otros elementos de emigración.

El emigrante español es, sin duda, el mejor elemento de inmigración para las naciones hispano-americanas de la zona templada, donde se encuentra como el pez en el agua; y aunque habla siempre de volver á España, ni pone los medios, ni piensa en serio en regresar, limitándose al viaje consabido para decir adiós á sus ancianos padres; viaje hecho sin la nueva familia, á la que no es grato enseñar la modesta parentela.

Muchos son los emigrantes españoles que á la salida de la Península no saben á punto fijo en qué se ocuparán; pero es raro que en el viaje no haya cada uno formado su criterio político y al llegar á la tierra prometida no sea ya un republicano decidido y un partidario acérrimo del General A. ó del Presidente B; lo que no quita que al par se le aumente el amor á la patria á medida que se aleja de ella. Así no es extraño que la familia creada por los españoles sea una familia eminentemente nacional, en la que el padre deja y anima á sus hijos á ser buenos ciudadanos, con tal que á él le dejen ser español mientras que una sola gota de sangre circule por sus venas; y por supuesto, sin que por eso deje de hacer política local con la vehemencia de un sectario. Este dualismo admirable es respetado y aun regulado por la madre de familia de nuestra raza, genuina y hermosa representación de la incomparable madre española, de que con razón se enorgullecen aquellos países, y que forman un cuadro tan puro y moral como es repugnante esa mezcla horrenda con que tantos peninsulares labran su propia desgracia en las cercanías del golfo de Méjico, cosas que aquí se confunden cuando son la explicación de sucesos que no tienen otra razón de ser.

Sin embargo; de esa especial constitución de la familia española resulta que la industria ó comercio del padre conserva su razón de extranjería; y así, aunque lo adquirido pase á los hijos, la industria pasa á los sobrinos que vienen de España, siendo lo más general ver á los hijos pobres y á los sobrinos ricos, por la propia índole de la organización social.

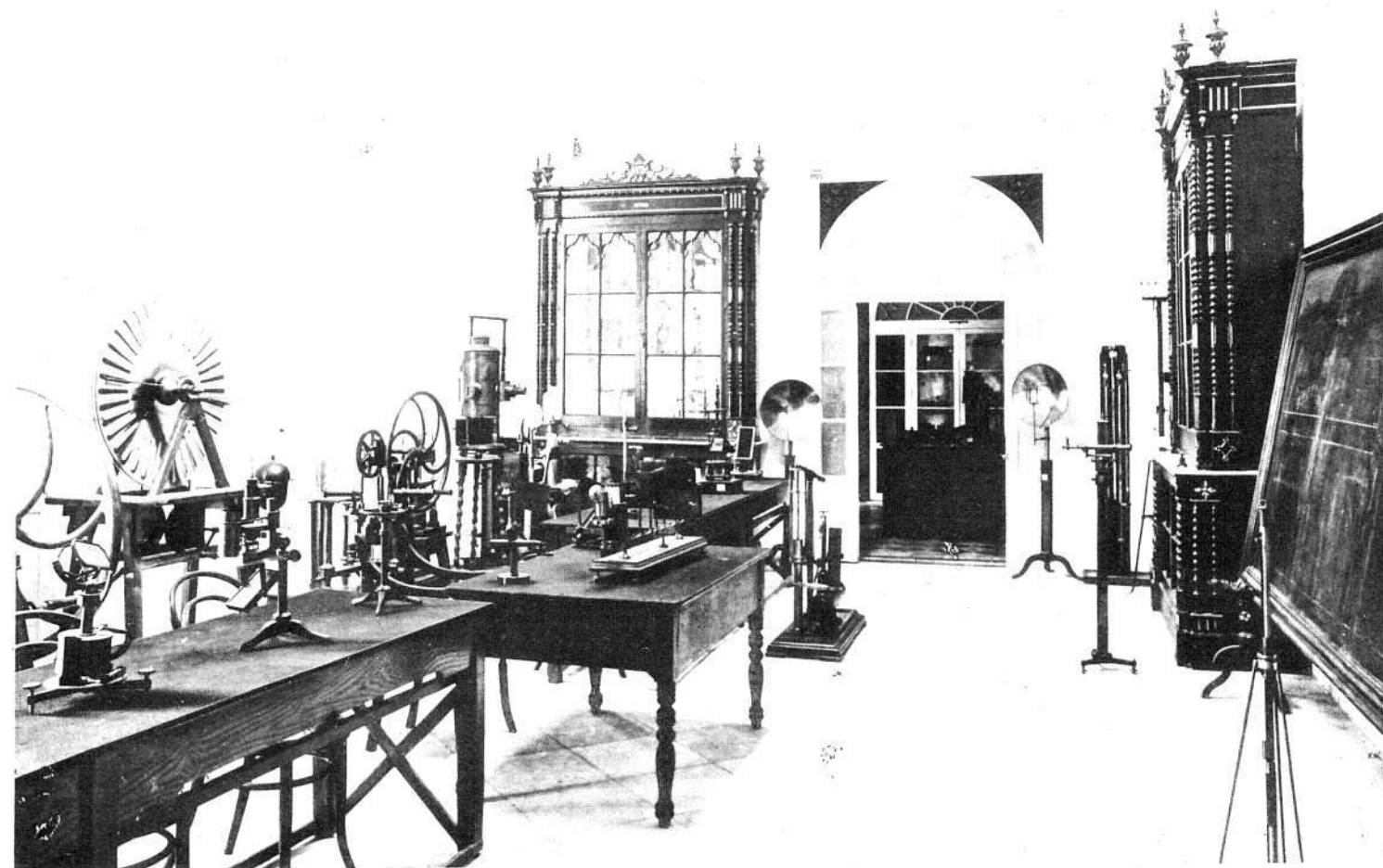
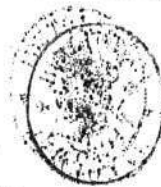
En las Américas frías, el español vive la vida del país en que está; siente los latidos de la opinión, la influencia de sus hijos, de sus amigos y de sus propias avanzadas opiniones; y como á pesar del espantoso ejemplo de Santo Domingo y Jamaica, donde no quedan ya más que el dos por ciento de blancos, no hay medios de convencer al mundo que en el fondo de la cuestión de Cuba no hay ni puede haber más que una cuestión de razas; como á pesar de tanta ceguera subsiste el medio ambiente, alimentado por la novela, á que se llama historia más de una vez; hay que reconocer que cuando entre tantos y tan contrarios elementos los españoles de Méjico y los de ambas orillas del Río de la Plata, han dado una muestra tan gallarda de patriotismo precisamente en la cuestión de Cuba, no es el dinero lo más importante, sino la firme voluntad demostrada en acudir al socorro de la Patria por encima de cuantas influencias contrarias se les han presentado en el hogar, en el mundo exterior y hasta en el aire respirable; y el español que ha puesto su nombre en la lista de suscriptores del crucero *Río de la Plata* ha demostrado por ese solo hecho que es la cabeza de su familia y que tiene el amor de los suyos; y sus esposas y sus hijos á la vez han probado el respeto y



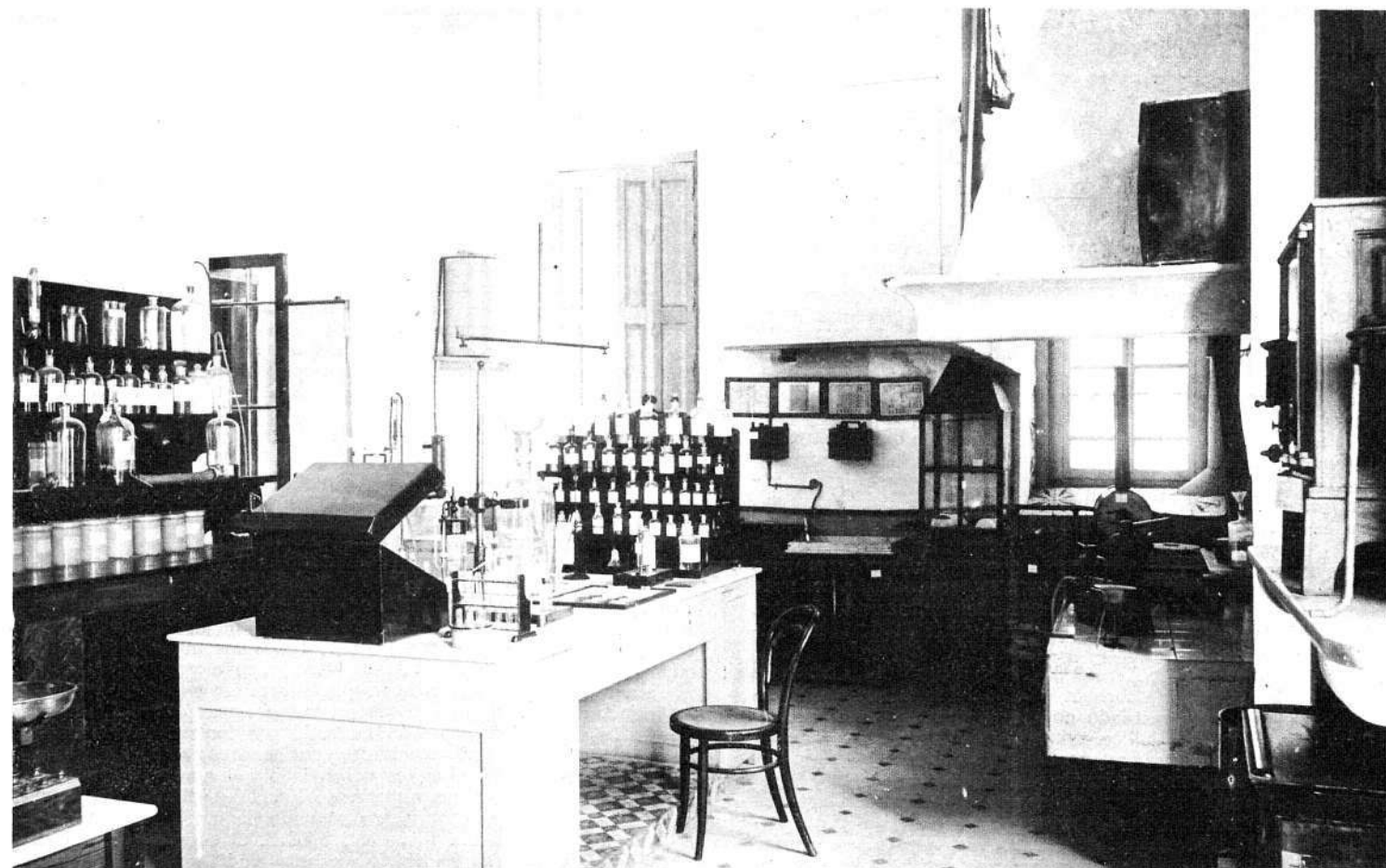
BIBLIOTECA.—SEGUNDA SALA



SALÓN DE DIBUJO



GABINETE DE FÍSICA.—FÍSICA GENERAL.



GABINETE DE QUÍMICA.—LABORATORIO.



el amor al padre, que es el único medio de constituir nobles familias y honrados ciudadanos, esperanza de aquella sociedad.

Las asociaciones del Río de la Plata son dos: la de la República Argentina, presidida por el Sr. Conde de Casa Segovia, siendo vocales de ella D. T. Arteaga, tesorero; D. Rosendo Ballesteros de la Torre y D. Juan A. Arela; y la formada en Montevideo, de la República Oriental del Uruguay, de la cual es presidente don Bernardino Ayala; D. Antonio Serratos, vicepresidente; D. Antonio Miró, secretario, y vocales D. Leoncio Monje y D. Ramón Rodríguez Alonso.

Ambas sociedades, pensando muy acertadamente que con la unión resultaría su esfuerzo más importante, formaron una sola asociación denominada del Río de la Plata, pidieron proposiciones á varias casas constructoras de Francia y de Inglaterra, aceptando la de los astilleros del Havre, de la Sociedad Forges et Chantiers de la Méditerranée, para construir un crucero de 1.775 toneladas, cuyo proyecto dirigieron al Sr. Ministro de Marina con notabilísima carta fechada en 1.º de Abril de este año, para que dentro de lo principal se reformase lo que los centros técnicos creyeran necesario y se contratase desde luego á nombre de la Asociación. Para ello, con extremada delicadeza, conferían poder omnímoto al Sr. Ministro de Marina, juzgando oportunamente que el que merecía la confianza de S. M. no podía dejar de merecer la de la Asociación, en lugar de elegir, como otras sociedades, personas respetabilísimas; pero que más parece han sido llamadas como fiscales que como representantes de la más alta expresión del patriotismo.

Terminados todos los trámites, el crucero ha sido contratado y empezado; la Sociedad abonó ya 375.000 francos del desembolso total, que llegará á 3.650.000 francos, incluso torpedos y artillería, la que, menos dos cañones, se construirá toda en España, quedando todo el buque listo en diez y seis meses para prestar sus servicios.

Quizá al nuevo crucero se le pueda objetar que no tendrá gran radio de acción y que para el oficio de descubridor difícilmente pasará su servicio de las 18 millas; pero, en cambio, su tonelaje asegura una porción de condiciones muy recomendables en un buque auxiliar que en aguas de Ultramar ha de prestar buenos servicios.

Y al terminar estas líneas, recordando que entre los donantes tenemos muy buenos amigos, les felicitamos cordialísimamente por un hecho, que si en Londres ó en Berlín no hubiera tenido más valor que el de las pesetas, allá en las repúblicas del nuevo continente tiene el mérito de decir al mundo entero, que los españoles de las márgenes del Plata lo quieren ser hasta morir.

VÍCTOR M. CONCAS
Capitán de Navío.

UN RECUERDO

El episodio que nos proponemos narrar en estas líneas es por su escasa importancia intrínseca de aquellos que diariamente ocurren y pasan inadvertidos y sin resonancia alguna; pero si se tiene en cuenta que por lo mismo no hay marino que no pueda aplicarlo á sí mismo y multiplicarlo por el número de veces que ha salido á la mar, sometiendo el producto al factor representado por la cantidad de buques que en el mundo llenan el elemental requisito de dejar los puertos, el resultado hará formar idea del cúmulo de amarguras que por un solo y único concepto pone á repetida y dura prueba el temple de alma de los que abrazan una profesión que, llevando envuelta como ninguna por su especial índole la propensión al desarrollo de todos los gérmenes del cariño y la ternura, en su aplicación al hogar y á la familia, les impone como primera condición para ejercerla el sacrificio y desprendimiento de tan puras y caras afecciones.

Por lo lejos que nos llevaría seguir este camino, omitiremos muchas consideraciones que se nos ocurren. para no retardar más la concreta referencia de un recuerdo que, evocado frecuentemente por nuestra memoria, desde la remota época en que tuvo efecto, todavía nos impresiona y conmueve.

En esplendente mañana de Agosto de 1877 mecíase en las aguas de la bahía de Cádiz una esbelta corbeta, de tipo único entonces en nuestra Marina, en la que, contrastando con la aceptación (de discutible gusto) que tuvo la goleta á hélice, nunca alcanzó gran favor el de las corbetas de *pozo*, á cuya clase pertenecía la aludida.

Su construcción y armamento, por lo extremadamente lenta y laboriosa y sujeta á las más inverosímiles peripecias, ha quedado legendaria en los fastos del Arsenal de la Carraca (catorce años, desde la colocación de su quilla hasta su primera salida). Pronta para desempeñar comisión, provista de su relativamente moderna artillería, ya rayada, pero á cargar por la boca, ninguna le cuadraba mejor que la que el Gobierno no tardó en conferirle, destinándola á formar parte de la Escuadra de Filipinas, para cuyo servicio la señalaba también la circunstancia de haberse sufragado los gastos de su habilitación por cuenta de las cajas de aquel Archipiélago.

Con muy buen acuerdo dispúsose alterar los rutinarios moldes del

viaje usual, introduciendo la bien pensada variante de señalarle como puertos de visita los de Malta, Pireo, Constantinopla, Salónica, Smyrna, Beirut y Jafa, antes de penetrar, por decirlo así, á rumbo hecho, en el canal de Suez, para proseguir en las obligadas escalas del corriente itinerario. El viaje era tanto más oportuno é interesante, cuanto que á la circunstancia de la infrecuencia deplorabile con que nuestra bandera se deja ver en las aguas orientales del Mediterráneo se unía la de ventilarse á la sazón por medio de las armas, entre Rusia y Turquía, uno de los conflictos de la eterna é innagotable serie á que provoca la debatida existencia del imperio otomano, en sus relaciones con la conservación del equilibrio europeo.

En aquellos días se abría el libro de la historia para que el defensor de Flewna estampara con letras de oro en una de sus páginas las glorias militares que allí conquistara, reconocidas por amigos, neutros y adversarios.

Pero volvamos á enfrenar las digresiones para seguir el relato.

La campaña que emprendíamos, si de tiempo indeterminado para la corbeta, no podía ser menor de dos años para sus tripulantes.

Cercano el día de abrir á la triste ausencia en perspectiva el paréntesis que ya no habría de cerrarse, para los que se cerrase, hasta verse de nuevo respirando el aire de la Patria, restituidos á los gozcos de la familia, y ultimados que fueron los preparativos generales é individuales para hacerse á la mar, llegó la víspera de la partida y con ella la orden que el Comandante dictara para que aquella noche la dotación entera, sin excepción, pernoctase á bordo.

En la mañana del 20 todas las disposiciones estaban tomadas para zarpar, presentando el buque ese aspecto de movimiento y animación que tanto contrasta con el secreto y no aparente estado moral de aquellos mismos que con sus esfuerzos y actividad prestan vida y colorido al pintoresco cuadro que en la época á que nos remontamos aún no había perdido en los buques de guerra la parte de sabor especial y *sui generis*, decaída posteriormente desde que la mecánica y la electricidad suplantaron á la fuerza del hombre en las operaciones y maniobras precursoras de la salida.

Las tiras de los botes prolongadas á lo largo de la cubierta; la cabullería toda preparada á *son de mar*; el gallardo aparejo, recibiendo de los gaveros los últimos toques de su *toilette* de viaje; cruzados los juanetes y sobres, guadrando al viento las fundas de los cangrejos al ceder su puesto á las de los palos y vergas, nadie había á bordo ocioso. Marineros van, vienen y se cruzan, sin dar un paso ni efectuar un movimiento que no responda y pueda traducirse por útil y de positiva cooperación al complicado conjunto de tanto detalle indispensable, ninguno desprovisto de su razón de ser; entre tanto que otros recogen y ponen á buen recaudo las vituallas que llegan en cajas y barricas, mientras los cabos de cañón trincan y enfundan la artillería y el cabrestante se corona de largas barras, aguardando el impulso de los centenares de hombres que vigorosamente han de imprimirse todo al compás de las notas de la más excéntrica armonía, en que domina el estridente zumbido del vapor al desahogar á la atmósfera en forma de blanca y compacta nube, por su tubo de exhaustación; confúndense los agudos silbidos de los pitos de los contramaestres con el cacareo de las asustadas aves que toman posesión de sus gallineros, y mézclanse en distintos tonos el ruido de las cadenas y chirrido de los aparejos con el martilleo del carpintero que desarma las escalas reales y cierra los portales.

El silencio personal sólo es interrumpido por las voces de mando, no siendo este detalle el que menos llama la atención, por su singular contraste, de los profanos poco avezados á presenciar esta clase de escenas marítimas.

No tarda en suceder al apogeo de la animación relativa calma. Aquella actividad decrece, no por desfallecimiento ó cansancio, sino por acercarse al término del objeto que se propone. Es que ya el buque se encuentra en disposición de que lo sustenten aguas más profundas y menos tranquilas que las del puerto.

Todo está listo para levar.

El Comandante aguardaba en la cámara el aviso que le llevara el segundo Comandante de que todas sus órdenes y disposiciones para la salida habían sido puntualmente ejecutadas.

Hallábase aquel Jefe sentado frente á la mesa de su escritorio, tan pensativo y reconcentrado en sí mismo, que los pasos del segundo al penetrar en el salón no fueron suficientes á interrumpir la absoluta abstracción de sus facultades.

Al parecer, su imaginación, trasladada á otras regiones, no le permitía darse cuenta de lo que le rodeaba. Una carta recién escrita se veía sobre la carpeta y su mirada devoraba una cartulina que sostenía en la mano derecha, fácilmente reconocible como la misma que de ordinario ocupaba preferente lugar encima de su mesa escritorio; era la reproducción en grupo de su mujer é hijos.

Brevemente consiguió el segundo Comandante cohonestar su obligada indiscreción por medio adecuado á denunciar su presencia, observando, mientras respetuosamente le daba cuenta de qué todo estaba listo para salir, que por las atezadas mejillas de aquel varonil semblante, curtido por el sol y el salitre de todos los mares del globo, rodaban dos furtivas lágrimas. Aquel hombre, cuyo aspecto asumía la entereza y el vigor de una raza en que la fortaleza y el valor del marino y del militar venían de abolengo, sufría momentáneo desmayo bajo la influencia de un corazón lacerado por los estremecimientos con que agitaban sus fibras los dulces sentimientos paternales; reñase la interna lucha entre el deber despiadado y el amor sagrado á la familia. Pero ya lo dijimos, aquella debilidad fué solo momentánea; pronto triunfó de ella la energía, y el segundo Comandante, único testigo de aquel tributo á la humana debilidad, al salir de la cámara tratando de disimular su impresión y cuanto pudiera dejar traslucir que hubiera advertido aquel desfallecimiento de su Jefe, era seguido por éste, que ya en pleno dominio de su emoción, impívido, sereno y hasta sonriente el peculiar severo rostro, con que encubría la bondad de sentimientos que atesoraba, al aparecer sobre cubierta, con voz entera y potente, realizada por su caballerosa figura, gritó: ¡Babor y estribor de guardia!

Ninguno de los que lo escuchaban, si se exceptúa el que estos renglones traza, podía sospechar que la amargura y el dolor profundo que llenaban el pecho de donde partían aquellas frases, pronunciadas con el acento imperativo de la dureza, hubieran sido suficientes a dejarlas ahogadas en la garganta de cualquier otro que, ajeno a la carrera naval, no estuviera habituado a posponer todas las sugerencias de sus sentimientos a los deberes de abnegación y sacrificio que al marino se exigen.

Por análogas, muy semejantes circunstancias que el Comandante, bien lo sabía él, pasaba la generalidad de sus subordinados.

De pie sobre el puente, que llenaba con su simpática presencia, presidiendo y dirigiendo las maniobras, con aquel envidiable golpe de vista marinerío que su simple mirada dejaba adivinar, estaba el Comandante.

A proa el segundo Comandante secundaba sus órdenes desde el castillo, confundiendo y compenetrando entre sus propias impresiones las de que acababa de ser inoportuno testigo, y que de otro modo nunca hubiera podido traslucir por la menor manifestación exterior.

Entre uno y otro giraba la compacta masa de marineros *arrimando el hombro* a las divergentes barras del monumental cabrestante, y los agudos toques de pito modulando su monótono *vira, vira*, á duo con el acompasado son de los golpes de linguete, sólo cesaron cuando, libre la nave de la sujeción del ancla y ésta pronta á adornarse con los lazos de su *trinca á buen viaje*, ponía la proa hacia fuera para pasar entre Las Puercas y el Diamante.

Momentos después navegaba la corbeta por mar ancha, dejando paralela á su blanquecina estela otra invisible de inquietudes, suspiros y esperanzas.

La corbeta, que seguramente muchos de nuestros lectores reconocieron ya sin necesidad del anteojo á las primeras indicaciones, se llamaba *Doña María de Molina*. Su Comandante era el entonces Capitán de Fragata D. Marcial Sánchez Barcáiztegui. (E. P. D.)

Séale permitido al amigo entrañable, al discípulo agradecido que tanto aprendió al lado de aquel modelo de hombres de mar, hidalgo, cristiano y caballero, tributar, con este sentido aunque mal expresado recuerdo, pobre pero sincero homenaje de respeto y veneración á la memoria querida del malogrado Contraalmirante.

EL MARQUÉS DE ARELLANO
Capitán de Navío.

Huelva Julio 1897.

INVENTOS DE ESPAÑOLES

APLICADOS Á LA NAVEGACIÓN

Blindaje.



N autor muy estimable, el Sr. Augusto Vittorio Vecchi, asienta en la *Storia generale della Marina militare* (seconda edizione, Livorno, 1895, t. II, pág. 255) que la invención del material blindado y la de las primeras baterías flotantes con coraza se deben al Almirante veneciano Angelo Emo, familiarmente nombrado *l'eroe tabacchino*, porque solía llenar de rapé los bolsillos y absorbía el polvo por mayor. Hostilizando á las plazas del litoral de Túnez en 1785, cuenta el historiador, como advirtiera que ni las bombardas con los fuegos curvos, ni los navíos con los directos, ofendían suficientemente á la fortificación de la Goleta, formó con la arboladura de respeto, sobre pipas vacías, plancha de agua capaz de sostener una pieza de artillería de 40 libras de bala; instaló en el frente pavesada ó parapeto con doble tablonería rellena de sacos de arena mojada, y se sirvió de esta batería flotante con éxito.

Verdad es—añade—que en épocas anteriores se habían usado, con nombres de *sanlucas*, *barbetas* y *gemelas*, semejantes planchas con catapultas ó cañones, entre las que se hizo famosa la discursada en 1550 por Ferramolino durante la campaña del capitán pontificio Carlos Sforza; mas ninguna de ellas tenía la defensa para los sirvientes de la artillería que introdujo Emo, y corresponde, por tanto, á este Almirante y á Venecia, su patria, el progreso del blindaje.

Paréceme que algo se puede objetar á la aserción, cualquiera que sea el significado que se aplique á las voces *coraza* ó *reparo blindado* de los buques, y que no es admisible si se entiende por cualquiera de ellas la reunión ó conjunto de planchas de acero ó de hierro con que exteriormente se cubren, en totalidad ó en parte, los costados de los bajeles modernos. Este último es invento que merece especial consideración y que nada tiene de común con el de sacos de tierra ó arena, empleado de tiempo inmemorial en los atrinchamientos de los ejércitos. Del que define el *Diccionario marítimo español* de 1864, así: «BLINDAR: Forrar exteriormente los costados de un buque y aun su cubierta con porción de jarcia trozada cuando su comisión le obliga á sufrir el fuego de una batería de tierra», se hallan en los anales de nuestra Marina memorias muy anteriores á la aplicación del Almirante veneciano.

Pedro de Madrid, en carta descriptiva de la jornada del Cardenal Cisneros á Mazalquivir en Setiembre de 1505, dirigida al Rey D. Fernando, refería haberse proveído «el entoldar de sacas de lana e de yerba del mar dos naos gruesas de Juan de Lezcano e

otra de Flores de Marquina, y en ellas falcones y ribadoquines, demas de sus lombardas, para que aferrasen con la fortaleza e por allí la combatesen con los tiros, porque la flota pasase con menos daño...» Hicieronlo bizarramente, dando á la familia militar ejemplo de que con los costados de madera de las naves podían contrastarse y rendirse los muros graníticos de los castillos.

Años después, en 1547, sitiando á Mehedia el Virrey de Sicilia D. Juan de Vega, adelantaba poco, batiendo al muro, con 18 piezas gruesas, emplazadas á cien pasos de distancia. Ideó entonces D. García de Toledo mejorarse por la mar formando batería con las dos galeras *Brava* y *Califa*, después de desembarazarlas de palos y remos y de unirlos sólidamente con perchas y tablones. Sobre la plataforma que constituían se montaron nueve cañones de los de crujía con parapetos y pavesadas que cubrieran á la gente, y así que estuvo presta se arrimó á la muralla, rompiendo el fuego el 8 de Setiembre, día de la Virgen. El efecto excedió á las esperanzas, viniendo abajo muros y torres, que dejaban brechas cómodamente accesibles. Guardándose memoria del suceso, en 1572 propuso D. Juan de Austria á los Generales de la Liga forzar el puerto de Modon á favor de baterías iguales, empresa que juzgaron temeraria.

Las defensas con cables, calabrotes y jarcia vieja, material siempre disponible á bordo, se usaron mucho en nuestras naves, singularmente en los combates con las holandesas, formando lo que Alonso de Chaves llamaba *albarrades* en su *Espejo de navegantes*, escrito en los primeros años del siglo XVI.

Dedúcese de las referencias que tanto las verdaderas baterías flotantes como el blindaje, en la acepción usada por el *Diccionario marítimo español*, fueron conocidos y utilizados por los marinos españoles casi tres siglos antes que los empleara el Almirante veneciano referido, Angelo Emo.

Aforros.

Desde 1514 empezó á forrarse con planchas de plomo la parte sumergida de los navíos, con objeto de preservarla de los dañosos efectos de la broma ó teredo, tan abundante en las aguas cálidas. Se ensayó el recurso con buen resultado en la carabela *Santa Catalina*, que llevó Pedrarias Dávila al Darien, siendo inventor, al parecer, un Antonio Hernández, pues por Real cédula dada á 12 de Julio del mismo año se le nombró *plomador de navs*, con salario de 25.000 maravedís.

No se generalizó el procedimiento por varias razones, entre las que influyó poderosamente el costo crecido del material; se procuró sustituirlo con empleo de betunes ó pinturas especiales, y de éstas una de su invención ofreció Juan de Rebolledo en 1505; otra distinta un tal Nadalín, en 1555, y una tercera, para la que obtuvo privilegio, Fr. Vicente Palatino, en 1556.

CESAREO FERNÁNDEZ DURO

DICHOS Y HECHOS

DE ESPAÑOLES CÉLEBRES (1)

DESDE ESTUDIANTE Á JEFE DEL ESTADO



N el año 1848 Castelar estudiaba el curso preparatorio de derecho y las materias de literatura general y española.

Todos los sábados celebrábanse academias en la capilla de San Isidro, donde los alumnos discutían temas capitales de dichas asignaturas.

Allí se dió á conocer Castelar como orador, produciendo sus discursos la misma emoción que más tarde produjeran en el Ateneo, en las Cortes, en las reuniones públicas y en la cátedra universitaria.

(1) Hace poco más de un año publiqué en *La Ilustración Española y Americana* varios artículos con el título de *Anécdotas auténticas de españoles célebres*. Tuve entonces el propósito de hacer una larga serie de estos artículos; pero motivos que no son del caso y á los que era ajeno mi buen amigo José A. de Carlos (propietario de *La Ilustración*), me obligaron á abandonar la tarea.

Hoy me resuelvo nuevamente á darla comienzo ó, mejor dicho, á continuarla, y para que aparezca completa en su día, reproduciré los artículos ya publicados en aquel hermoso periódico, siguiendo con los que tengo en cartera ó en preparación.

También les cambio su antiguo título por el de *Dichos y hechos de españoles célebres*, y daré, si es posible, en cada uno el retrato del interesado en su domicilio.

Allí también comenzó Cánovas del Castillo á hacerse notar, siendo el asombro de sus condiscípulos y de sus maestros.

El renombre de las academias literarias y de los oradores jóvenes había despertado gran interés, y cierto día presenciaron una sesión los más altos funcionarios de la enseñanza oficial, como Seijas Lozano, Gil y Zárate, Revilla, Pastor Díaz, etc.

Un alumno debía leer el meditado discurso; otros dos le harían objeciones orales. Los catedráticos designaron á Cánovas para la lectura y á Alcalá Galiano (D. Emilio) y á Castelar para las objeciones.

El tema elegido fué: ¿Cuál de las religiones conocidas favorece más á la expresión estética en el arte y á la poesía?

—Yo mantendré la superioridad del paganismo para este fin—dijo Galiano.

—Y yo la del cristianismo—exclamó Castelar.

—Y yo ¿cuál?—repuso Cánovas.—Habéis elegido lo mejor; pero como no se trata de profesar doctrinas, sino de mantener controversias, apechugaré con el panteísmo.

La sesión resultó maravillosa.

Cánovas, después de leer su discurso, asombró á todos con sus réplicas brillantes, profundas, acertadísimas.

Castelar pronunció una oración religiosa que hizo llorar y creer á los más racionalistas.

Alcalá Galiano deleitó con su sabiduría y corrección de estilo.

Una ovación inmensa y sin precedentes premió el talento de estos excepcionales discípulos.

Al concluir el acto, el rector, D. Nicomedes Pastor Díaz, los llamó á su presencia y les dijo con acento de convicción profunda:

—Señor Cánovas, usted será un gran orador político.

—Señor Alcalá Galiano, usted será un gran orador forense.

—Señor Castelar, usted hágase cura y será el primer orador agrado de este siglo.

II

La monomanía de Castelar es leer y escribir. Asegúrase que, desde hace cincuenta años, todos los días escribe y que sólo deja el libro para tomar la pluma.

Cuando joven, acompañábase en estas tareas el insigne pensador D. Francisco de Paula Canalejas. Este, habiendo notado el aroma poético de cuanto escribía Castelar en prosa, le exigió que compusiera algunos versos.

Castelar le replicaba siempre:

—¡Imposible! Mis versos se parecerían por lo prosaicos á las cuentas de plaza. Como prosista, huyo siempre de asonantes y consonantes, y no me creo en el caso de ir á requerirlos como versificador; me sobrará oído para la prosa, pero me falta para el verso.

Canalejas insistió con tal ahínco, que al fin Castelar escribió un poemita sobre la luna, en verso de todas medidas. Entregóselo á su amigo con la condición de que después de leerlo lo rasgara y le dejase en paz.

Efectivamente, el poemita era de lo más flojo que puede imaginarse.

Lo prosaico, lo incorrecto, lo mal medido se daban cita en aquellos renglones desiguales.

Un día hallábanse en el despacho de Canalejas Ricardo Alzugaray, Miguel Morayta, Francisco Vicéns y Castelar. Era el año 50. Castelar les decía:

—Me precio de conocerme tanto, que jamás haría yo versos sin romperlos inmediatamente.

Y decíalo en la confianza de que Canalejas hubiera rasgado su horrible poema á la blanca luna.

Pero éste, por toda respuesta, sacó sonriendo de su bolsillo un papel verde que en el acto reconoció Castelar, y como movido por un resorte se lanzó sobre su amigo, arrebatándoselo de la mano.

Sus compañeros adivinaron lo que debía contener, y con gran algarabía y resolución cercaron á Castelar para recobrar aquella prueba de su falsa vanagloria.

Logra éste zafarse de ellos, y corre por la casa, siempre perseguido, hasta una alcoba oscura cuya puerta no pudo cerrar.

Ya iban sus compañeros á sujetarle, cuando Castelar arrugó el papel del poemita y, metiéndolo en su boca, se lo tragó casi sin mascarlo, dejando burlados á todos.

Pero sus camaradas, con fingido susto, le gritaron:

—¿Qué has hecho, infeliz! ¿Vas á perder la vida!

—¡Lo verde es un veneno muy activo, y el papel que te has tragado era verde!

—¡Debes acudir á un médico en seguida!

Castelar, que era muy aprensivo, se puso pálido y tembló.

Pronto comenzó á sentir un terrible dolor de estómago.

Lo cierto es que los versos se le indigestaron.

Y ahora dice siempre:

—Las tres cosas que se me han indigestado en la vida son: los percebes, los versos y la Federal. No volveré á probarlos.

III

Castelar estuvo en Palacio una sola vez en su vida: fué en el año 1854, tres meses después de su célebre discurso en el teatro de Oriente.

Un gentilhombre lo condujo y acompañó hasta la cámara. No había solicitado ir; pero temió, negándose, faltar á la cortesía con S. M.

Espartero deseaba colocar á los jóvenes demócratas que más se distinguían, para fortalecer al partido progresista.

El Sr. Collado, padre del Marqués de la Laguna y de la Duquesa de Bailén, entonces Ministro de Hacienda, había llamado á Castelar á su casa y ofrecido un destino en su departamento; pero aquél le respondió:

—Muchas gracias, no quiero destinos, y menos en Hacienda, porque ni siquiera sé sumar.

Pocos días después, Pacheco le brindó con la secretaría de la legación en Berlín, para que ampliase allí sus estudios de la cátedra. También rehusó.

Creyóse que la Reina ablandaría al intratable demócrata, y á ese objeto se le llamó á Palacio.

Pero su conversación con la Reina tomó un giro muy diverso del que debía esperarse.

Las Cortes Constituyentes del 54 acababan de confirmar la dinastía y el trono en una votación donde tuvieron 21 votos los demócratas. Dividíanse á la sazón éstos en republicanos y antidinásticos, ó sea en demócratas que veían la democracia con su propia natural forma, y demócratas que sólo deseaban alterar la personificación del Estado en familia nueva, dejándole su antigua organización monárquica.

La Reina le dijo á Castelar:

—He leído con atención tu artículo en *El Tribuno* á favor de la república, y te confieso que más me ofenden los antidinásticos que los republicanos.

—Lo creo, señora—le replicó aquél,—pues los unos combaten la institución y los otros la persona del Rey.

—¿Qué opinas de la supuesta disidencia entre los progresistas y los conservadores?

—Que esta disidencia se patentizará más tarde. Puesta V. M. entonces en la indeclinable alternativa de elegir entre ellos, optará por los conservadores. La primera victoria será de V. M., porque éstos personifican y defienden intereses muy poderosos; pero, declarándose los progresistas antidinásticos, serán derrotados en el primer choque con el Trono, y en un segundo choque vencerán. V. M., con toda su dinastía, será destronada, pues los progresistas representan, frente á los intereses fuertes, pero efímeros, de los conservadores, ideas que parecen al pronto débiles y son inmortales. El mundo es un campo de batalla entre las ideas y los intereses; las victorias parciales son todas de éstos, pero las victorias definitivas son todas de las ideas.

La Reina no se mostró enojada, imputando la audacia de tal profecía á romanticismo de los veintidós años, más que á desacato de un tribuno casi adolescente.

Castelar se arrepintió más tarde; es decir, después que hubo trabajado tanto para que su profecía se cumpliera, y juró no tornar á ver nunca á Rey alguno.

IV

Habían transcurrido muchos años.

Era la noche del 23 de Abril de 1873, en la que tanto peligro orrió la comisión permanente de la primera Asamblea republicana, compuesta de demócratas monárquicos. Habiendo apelado éstos á las armas contra el Gobierno, desatáronse las turbas por Madrid y corrieron al Congreso para hacer, decían, una justicia tremenda en los enemigos de la república.

Castelar, Ministro entonces, había tratado de conciliar los ánimos, oponiéndose á que la comisión permanente fuese disuelta, porque eso equivalía, en su opinión, á un golpe de Estado.

A las nueve de aquella noche le dieron aviso de que las turbas iban á cometer asesinatos en el palacio de las leyes, y entonces desde el Ministerio de la Gobernación fué acompañado tan sólo de su secretario, escuchando en todo el trayecto amenazas de muerte dirigidas á los diputados que se oponían al Gobierno.

Castelar entró en el Congreso por la puerta de la calle del Florín. La escalera, henchida de gente armada, obstruía el paso; pero usando de su ascendiente, de su palabra, consiguió subir. Al entrar en el salón de conferencias encontróse á un anciano muy fuerte y robusto, armado de formidable trabuco, que buscaba con ahínco á Becerra y Rivero para fusilarlos.

Castelar le gritó, deteniéndolo:

—¿Qué le han hecho á usted esos señores?

—Me han complicado en la causa del asesinato de Prim.

—¿Y para demostrar que no tomó usted parte en ese asesinato se hace usted asesino? ¡Abajo el trabuco!

—Tiene usted razón—respondió persuadido y alejándose.

En aquel momento un grupo agredía á Echegaray en los pasi-





D. EMILIO CASTELAR, EN SU CASA DE MADRID (1897).

Fot. Laurent.



llos. Castelar lanzóse sobre aquél, disuadiéndole de su intento, y cogiendo á Echegaray del brazo, declaró que morirían juntos. Pero el mayor peligro estaba fuera, pues muchos *gorros colorados* aguardaban en la puerta de la calle de Floridablanca para que Echegaray no pudiera escaparse.

—Si son doce, aun podremos algo—dijo Castelar;—si son ciento, estamos perdidos. ¿Que abran la puerta!

—Va usted á cometer una locura—exclamó un general.—Se conoce que es usted joven.

—¿Que abran!—replicó Castelar.

Los dependientes del Congreso abrieron: aquél llevaba de un brazo á Echegaray; su secretario, al diputado Villaverde (hoy Marqués de Pozo Rubio).

Los diez ó doce *gorros colorados* apuntaron al pecho de todos en cuanto los vieron aparecer.

—¡Disparad!—les gritó el elocuente tribuno con aquella voz intensa y aguda de las grandes reuniones que ha llegado en Madrid, en Barcelona y en Zaragoza hasta los oídos de diez mil personas.

Aquel grito paralizó las manos de los fanáticos, y su jefe replicó:

—Contra ti no haremos nada; pero suéltanos esos reaccionarios, esos jesuitas; queremos matarlos aquí mismo.

—¡Jamás! No puedo soltarlos; nos fusilaréis á todos, y el pueblo, al ver el cadáver del que os ha enseñado la república tendido sobre las aceras, acabará con este Gobierno débil y esta situación imposible y nefasta.

Echegaray había conservado su sangre fría, su serenidad, sin asustarse ni aturdirse; mirando todo aquello con los ojos de su genio dramático, le apretaba el brazo á Castelar, diciéndole:

—¡Admirable! ¡admirable!

Y así, conteniendo aquél á la turba con su elocuencia, llegaron á la puerta del Casino, donde sus amigos se refugiaron rápidamente; entonces Castelar volvióse y dijo:

—Ya están salvados: ahora podéis matarme.

—Nosotros—le respondió el jefe—queríamos acabar con esos realistas; pero contra ti ni podemos ni queremos nada.

Castelar pudo salvar del tiro de la multitud á Echegaray; mas no á la república del voto de sus compañeros de Gobierno.

En aquella noche, que se relacionaba con los sucesos del 3 de Enero, murió el régimen republicano.

V

Castelar fué el último presidente de la república nombrado por las Cortes. Pudo haber sido el primero, pues nadie gozaba de tanta influencia por entonces.

Sus actos como jefe del Estado, su programa, etc., pertenecen á la historia que todo el mundo conoce.

Sábase también que para alcanzar el fin supremo de su política se consagró á restablecer el Ejército y á reanudar amistades y relaciones con la Iglesia. Para esto último fueron grandes sus esfuerzos.

Era el dicho año 1873, en que Bismarck dictó contra la Iglesia sus famosas leyes de Mayo. Gneisth, presidente de la comisión parlamentaria que en Berlín redactó aquel código draconiano, tenía un gran afecto á Castelar, y le dirigió una carta política consultada con el Canciller.

La carta decía en concreto:

«Gambetta es el jefe de acción de la democracia europea: vous sois el verbo y el pensamiento. El Canciller no comprende que, mientras Gambetta clama que el clericalismo es nuestro enemigo, vos tratéis con el Papa.»

Castelar respondió:

«Decidle al Canciller de mi parte, amigo Gneisth, que yo debo conjurar el carlismo, y para ello no me bastan las fuerzas materiales; necesito fuerzas morales que no puedo encontrar sino en una conciliación de la república con la Iglesia. El Papa estaba en vías de nombrar los obispos; si los nombra sin mi consentimiento, quedan por el suelo regaldas de la Corona que han heredado la república y su presidente. Si no los nombra y continúa su enemistad con la revolución, el carlismo crecerá en pujanza, y los demócratas quedarán perdidos para siempre. Bismarck tendrá que revocar las leyes de Mayo hechas por vos. Bismarck tendrá que ir á Canosa.»

Y, con efecto, fué á Canosa, cumpliéndose la profecía de Castelar.

También por entonces Víctor Hugo le escribió:

«Habéis fundado una república tan por extremo conservadora, que seréis más impopular en España que lo fué Lamartine en Francia. Ved cómo yo, á mis años, conservo la popularidad.»

Castelar contestó:

«Vos conserváis la popularidad que Lamartine perdiera en su Gobierno y que estoy perdiendo en el mío. La conserváis porque no habéis sido ministro.»

Cuando en la madrugada del 3 de Enero anunció Castelar á sus correligionarios en un discurso que los arrojarían del Congreso como ocurrió poco después, se asombraban los diputa-

dos de que hubiera podido, con tal firmeza y seguridad, predecir aquel suceso.

Y Castelar contestaba:

«Estos correligionarios míos están hoy en astronomía política como estaban en astronomía científica los indios del Yucatán y de Jamaica cuando creían que sus descubridores fabricaban los eclipses á su voluntad, porque los anunciaban siempre con exactitud matemática.»

Y yo pregunto ahora al gran tribuno:

—¿Cree usted que han progresado algo como astrónomos políticos?

¡A que no!

PEDRO DE NOVO Y COLSON

CASOS Y COSAS DE LA MAR

Ever y thing comes if aman
vill only wait.—Beaconsfield.

El tiempo y yo para otros
dos.—Felipe II.



SIEMPRE que me era posible asistía al conocido café de la Marina en la Barceloneta, en donde en una de las mesas del fondo se solían reunir por las noches una porción de gente de mar, de todas clases y categorías, como pilotos, contramaestres, carpinteros, hasta marineros y pescadores, gente casi toda ya retirada del oficio, gente que había visto mundo, luchado y trabajado, y cuya conversación, aun siendo, como lo era, ruda y con pocas galas oratorias, la encontraba yo mucho más instructiva é interesante que las conferencias públicas y que las fastidiosas visitas de sociedad. Sabedores de mis aficiones náuticas, me consideraban como uno de la familia y charlaban delante de mí con toda libertad y franqueza.

Cierta sábado llegué en los momentos en que uno de los doce comensales acababa de referir no sé que historieta. Saludé, y después que me hicieron sitio en la mesa, un hombre como de sesenta años, fuerte, robusto, ágil, con la barba y el pelo canoso, después de enjuagarse la garganta con un vaso de lo tinto, exclamó:

—Lo que el tío Diego nos acaba de referir es muy curioso y se comprende que no suceda todos los días; pues ahora voy á contarles á ustedes un sucedido que no le va en zaga. La cosa ocurrió hará unos cuarenta años, yo iba entonces de agregado en el bergantín *Panchito*, barco marinero, de mucha *guinda* y andador y *velero* como ninguno. Nuestros viajes eran al Río de la Plata unas veces y al Brasil otras para traer tasajo, que iba luego á la Habana. Una mañana, estando en mar ancha, pero no muy lejos de la costa de Africa, al subir á las cuatro de la mañana para entrar de guardia, al hacerme cargo de ella, íbamos navegando á *bolina* franca con *maynes* y *gavias* y andando entre siete y ocho millas; así que se vinieron los claros del día, al hacer la descubierta, me pareció ver, aunque muy lejos, una vela por *barlovento*; como no había en esto el menor motivo de extrañeza, esperé á que aclarase del todo antes de avisarle al capitán.

Salió el sol, se empezó el *baldeo*, subió el capitán, le di parte de la *vela*, se fué á buscar su antejo, y después de mirarla muy despacio me dijo:

—Ese barco viene forzado de vela, trae orientados *juanelos* y *sobres*. ¿Cuándo la viste tú?

Se lo dije, no contestó nada y se empezó á pasear impaciente, sin quitar ojo de la vela extraña. El buque, que se acercaba, nos fué enseñando las *gavias*, las *mayores*, el *casco* entero; me dió el capitán el antejo y me dijo:

—¿Qué te parece ese barco?... No me gusta nada...

Lo miré; el barco venía flechado á nosotros, echando *chirivitas* y levantando con la proa montañas de blanca espuma.

—Tampoco me gusta á mí—le dije,—hace por nosotros; pero ese barco tiene averías en el *bauprés*...

Cogió el capitán el antejo, se fijó y me dijo:

—La cosa es clara; ese barco tiene el *bauprés* rendido y en su lugar ha arbolado un *mastelero* de *gavia*... Creo hace por nosotros y no nos conviene esperarlo... ¡Larga y caza *juanelos*!

Se obedeció la orden del capitán, arribamos más de una cuarta, después de los *juanelos* dimos los *sobres*, hasta las *alas* de *barlovento*; pero... todo en balde, el bergantín nos *daba palo*.

Convencido de ello nuestro capitán, empezó á acortar de vela, y al poco tiempo ya lo teníamos al costado.

En mi vida he visto un buque más airoso y fino, y aunque algo lo desfiguraba la avería del *botolón* de *foque*, era difícil imaginar un *aparejo* más bien listado ni mejor hecho y *relingado*.

Casi á su costado, pudimos ver que tenía *portas* para cuatro cañones por banda; los de estribor los tenían *zallados* y apuntándonos y la cubierta llena de gente. Tenía todo el aspecto de un buque pirata. Al estar al habla nos gritaron en inglés, francés y español:

—¡*Fachee* usted para comunicarme conigo, ó hago fuego!
Ni él ni nosotros teníamos bandera larga. Así que nos vieron en *facha* embarcó el bergantín un bote con 16 hombres y un patrón y se dirigieron á bordo. Venían todos armados de pistolas y *ambles*; el patrón era un joven bien parecido, triguero, con una hermosa barba negra; así que saltó á bordo, dijo en español correcto:

—Veo que estoy entre compatriotas. ¿Quién es el capitán?

—Yo soy, ¿qué me quiere usted?—dijo el nuestro con bastante aspereza.

—Capitán, aquí en este saco—y lo tiró sobre cubierta—traigo dinero para pagarle á usted lo que necesito, que no es ni más ni menos que el *bauprés* de este bergantín...

—Este *bauprés*—replicó mi capitán—no se vende; tanto valdría que nos quisiese usted comprar el *timón*...

—Mire usted, capitán—dijo el desconocido en tono serio,—vengo por el *bauprés* y estoy resuelto á llevármelo; si usted lo da de buenas, se lo pago á usted mucho más de lo que vale; pero si usted se empeña en que sea por la mala... usted dirá—y señaló á los bandidos del bote.

El capitán del *Panchito*, que no ignoraba que cuando la *racha* es escasa lo mejor es *arribar*, y que es una insensatez luchar contra viento y marea cuando no se cuenta con una máquina poderosa capaz de contrarrestarlos, dijo:

—Haga usted lo que le acomode...

Dió el forastero un silbido; subieron los 16 hombres del bote, y con los aparejos que ya tenían preparados desde su buque, y con lo que nosotros les facilitamos, aseguraron nuestro palo *trinquete*, y con maravillosa rapidez y con una inteligencia marinera que los honraba, metieron dentro el *botafón de foguero* y echaron al agua nuestro *bauprés* sin hacerle ni un arañazo al *figurón de proa*.

Dejó el joven el dinero en manos de nuestro capitán, y después de darles una copa de ron á los marineros y de Jerez al patrón, que dió un apretón de manos á nuestro capitán, se embarcaron en su bote y al llegar á su bordo, sin perder minuto, empezaron á maniobrar con la percha...

Nosotros pusimos nuestro aparejo en viento, y á la hora ya lo habíamos perdido de vista...

—¿Y qué demonios de bergantín era ése?—preguntó uno de los del corro.

—Según me refirió luego mi capitán, aquél era un bergantín español negrero; el que vino á bordo patroneando el bote era su capitán y le había explicado que tenía á bordo cerca de 500 sacos de carbón ó palos de ébano, que era como solían designar á los desgraciados negros; que iban forzados de vela, temerosos de tropezar con algún crucero de guerra inglés; que en un chubasco había rendido el *bauprés*, y que él había jurado comprar y en último caso robar el *bauprés* del primer barco con que tropezara... No sé si esto será más curioso que lo que contó el tío Diego; pero no sucede todos los días.

—La gente de mar es muy atrevida, muy descarada—dijo un chiquitín de cuerpo y regordete—esa historia del *bauprés* me trae á la memoria un hecho no menos curioso.

—Estaba yo embarcado de compañero en un barco alquilado por el Gobierno como transporte, y estábamos en un puerto que no quiero nombrar, en donde había más de cincuenta barcos al ancla. En el mío escaseaban víveres, y en tierra no había casi nada que comprar.

Me tocó ir un día bogando en el bote que llevó á nuestro capitán á un bergantín que distaría de nosotros como una milla, y al pasar por la popa de una goleta, vimos colgando del pico cangrejo un trozo de carne como de 3 á 4 arrobas... Todos como, si fuéramos tiburones, nos fijamos en él y así que llegamos á bordo me dice el patrón:

—Roque, ¿qué te pareció aquel trozo de carne?

—Qué me había de parecer... un pedazo de gloria.

—Bueno—me replicó,—yo he resuelto protegerlo... para lo cual me voy á fingir un capitán que va á la goleta á comprar algo; ustedes vienen en el bote y les diré lo que han de hacer.

Al oscurecer pedimos permiso para visitar á unos paisanos, nos lo dieron, y en la travesía se encasquetó el patrón el sombrero y la levita negra que le había prestado el mayordomo.

Nos atracamos á la goleta; sube Miguel, pregunta por el capitán, le dice que él es el capitán del *Marta*, que ha venido á bordo á tomar nota de si tiene algo que vender y de sus precios; el capitán de la goleta lo recibe muy bien, le ofrece una copa y un tabaco; Miguel, que tenía mucha chachara, se queja de calor en la cámara, suben á la toldilla, y aprovechándose de la oscuridad de la noche, corta con un cortaplumas el cabo de que pendía la carne, que recibimos en el bote y tapamos con un encerado... Poco después se despidió y nos fuimos con la presa...

—Verdad, verdad—exclamó un marinero viejo que había escuchado el cuento con mucha atención;—no se puede negar que los marineros tenemos el cutis duro, y ¿quién sería el valiente capaz de meterlos en cintura si no fuera tan dura la ordenanza naval?

Recuerdo que estaba yo una vez embarcado con el inglés en las islas Chinchas cargando guano... Quizás no bajaríamos de 500 barcos los que allí estábamos fondeados, desde fragatonas de más

de mil toneladas hasta goletillas de sesenta, y casi nunca bajaba de mil hombres los que trabajábamos en el islote, que era muy chico.

Parece ser que una mañana un capitán le pegó á su cocinero un trompis y le echó un ojo fuera; contaron los marineros del barco lo ocurrido á bordo, y cuando saltó en tierra el capitán trataron de cogerlo con idea de enterrarlo vivo en el estiércol; huye el capitán, lo persigue la gente armada de palas y azadones, llega desalado al muelle, se embarca en un botecillo que estaba atracado á la escala á cargo de un muchacho, le explican á éste que aquel capitán es un infame, trata el marinero de echar al agua al capitán, pero éste, más forzado, picó la *boza*, desatraco y se salvó. Fué un milagro...

DIONISIO MÚXICA Y CORTÉS

Capitán de la Marina mercante (1).

TEATROS Y AUTORES

Mala temporada de verano.—Los dos últimos estrenos en el Príncipe Alfonso y Eldorado.—Preparativos para la próxima temporada.—Compañía del Teatro Español.—Un diluvio de obras nuevas.

En cuanto á estrenos, han hecho una pésima campaña los teatros de verano. Ni una sola vez he podido dar gusto á la pluma elogiando obras nuevas, pues los títulos que hoy lucen en los carteles y atraen al público son los de piecitas que pertenecen ya á la historia de la última temporada de invierno.

Y sigue la racha de los fracasos, más ó menos vergonzantes; diganlo si no los dos estrenos de la pasada quincena, *El cocinero de S. M.* y *La Venus negra*. Ambas obras continúan representándose en sus respectivos teatros, Eldorado y el Príncipe Alfonso; pero no quiere decir esto que las tales zarzuelas posean ni un mediano mérito literario ó musical, aunque alambicando un poco habría que conceder á algunos números musicales de las dos obritas en cuestión cierta benevolencia que de ningún modo consienten los libros.

Lo único que entretiene en *La Venus negra* es el cuadro del *sueño*, propio más bien para divertir á la turba infantil en las funciones de tarde; hay algo de magia, con sus correspondientes brujas, mochueros, fuegos fatuos, etc., etc. El Príncipe Alfonso sigue concurridísimo, á pesar de lo apuntado, porque allí saben hacer bien las cosas.

De *El cocinero de S. M.*, muy aplaudido por cierto la noche de su estreno, sólo corresponde decir que ha seguido *la senda por donde han ido* otros juguetes de su índole en Eldorado, ofreciendo al respetable público una colección de chistes capaces de enrojecer á un guardacantón. Muy sinceramente deseaba hallar un resquicio por donde meterme de rondón entre las nutridas masas de aplaudidores con título, porque la simpática compañía de *Eldorado* merece seguramente oír justos aplausos... pero no ha habido ocasión, aunque es de suponer que la dirección artística pone todo cuanto está de su parte por renovar dignamente las obras gastadas.

Como hay tan poco que decir, según se ha visto, de los últimos estrenos, será preciso echar una ojeada á lo porvenir, ó sea á lo que se prepara en los diversos teatros madrileños para la próxima temporada de invierno; de modo que esta breve revista vendrá á ser pura y simplemente una nota de información.

Parece que positivamente figurarán en la compañía del Teatro Español las siguientes actrices: María Guerrero, Concepción Aranz, Josefa Hijosa, Luisa Rodríguez, Concha Ruiz, María Cancio, la Revilla y las Srtas. Arguimbau, Bofill, Bueno, Fernández Gil, Gómez y Soriano; y los actores Díaz de Mendoza, Donato Jiménez, Perrín, Carsí, Cirera, Manuel Díaz, Calle, Allens Perkins y los señores Fernández, López Alonso, Martí, Montenegro, Robles, Torner y Urquijo.

En cuanto á obras y estrenos, para los llamados lunes clásicos se anuncian varias refundiciones de los más famosos dramaturgos castellanos, sin contar con lo que hay ofrecido á la empresa por renombrados autores modernos, todo lo cual formaría un grueso volumen si se coleccionara luego como recuerdo de la temporada de 1897-98 en el clásico coliseo.

De Calderón, *Bien vengas mal, si vienes solo*, *La desdicha de la vez* (refundidas por D. Javier Santero) y *El escondido y la tapada*; de Lope: *El perro del hortelano*; de Alarcón: *Las paredes oyen*; de Montalbán: *Cumplir con su obligación*; de Moratin: *El sí de las niñas*; de Ayala: *El tanto por ciento*; de Hartzenbusch: *Los amantes de Teruel*; de Shakespeare: *Cleopatra*; de Beaumarchais: *Las bodas*

(1) Bajo este seudónimo ocultaba su nombre el General de Marina D. José E. Butrón, cuya reciente pérdida lamentamos. Entre otros trabajos literarios suyos que nos había remitido, damos á luz el titulado *Casos y cosas de la mar*, cuya segunda parte aparecerá en el número próximo.

de Figaro, etc. Pasemos á los contemporáneos en activo servicio.

Estrenos: de D. José Echegaray: *El hombre negro* y *El loco Dios*; de D. Eugenio Sellés: adaptación de *Cleopatra*; de D. Angel Guimerá: *El padre Juanico*; de D. Miguel Ramos Carrión: *La primera actriz*; de D. Tomás Luceño, una refundición; de D. Leopoldo Alas: *La millonaria*; de D. José Francos Rodríguez y D. Félix González Llana: *La cosa pública* y *La caridad cristiana*; de don Pablo Parellada: *Gota de agua*; de Julio Gálvez: *Silencio de muerte*, y las ofrecidas por los Sres. D. Vital Aza y D. Luis Ansorena.

Si el dios Exito pone el visto bueno á tan seductor programa, ¡brillante campaña hará el Español!

Puestos á anunciar estrenos, es cosa de continuar la lista con los que se preparan en otros teatros. En Apolo *La zarzuela nueva*, de Sinesio Delgado, con música de Torregrosa; *La guardia amarilla*, de Arniches, Celso Lucio y maestro Jiménez, y *La revoltosa*, de López Silva, Fernández Shaw y Chapí. En otros teatros se estrenarán: *El mozo de estroques*, de Montesinos y Jiménez Prieto, con música de Brull; *En las últimas*, del propio Montesinos, Frutos y maestro Santonja, y, en fin, otras obras, sin título aún, de los Sres. Perrín y Palacios, Crouselles, López Cañizares, Santoval, Mario (hijo) *et sic de ceteris*.

Falta espacio para decir algo, aunque sea á la ligera, de la excelente compañía que ha de hacer seguramente las delicias de los aficionados á la buena música en el Teatro Real.

Dejémoslo para otra revista.

MARIÓN LORBAC

CUENTO AL TRÁSLUZ

NAMÁS he visto desconsuelo como el de Enrique en aquel memorable día: lloraba como si fuese un niño; no permanecía quieto ni un instante; tan pronto se levantaba y poníase á dar paseos de loco por la habitación, como se arrojaba sollozando en un sofá; una vez me abrazaba; otras, sin dejar de moverse de un lado para otro, hacíame ver una cara estúpida, entontecida, con los ojos inmóviles é inexpressivos, en los cuales no se agotaba el copioso manantial de las lágrimas.

Volví yo del cementerio, donde había dejado el cadáver de la joven esposa de Enrique, y como buen amigo del inconsolable viudo le acompañaba en aquellos terribles momentos en que, si el dolor no estallaba en sollozos, bastaría á romper el misterioso resorte de la vida.

Mi pobre amigo me estaba haciendo sufrir un malísimo rato; sentía yo como una opresión angustiosa en la garganta, un invisible nudo que dificultaba mi respiración, y barruntos de que, si aquella escena se prolongaba, iba yo también á soltar el trazo á llorar... Confieso que tuve que hacer un poderoso esfuerzo de voluntad para contenerme.

¿Y qué iba á decirle? Apenas si acerté á mascullar algunas palabras sueltas, de esas que no tienen ningún valor ni sirven para nada.

—¡Vamos, Enrique, ten calma, ten calma!...

—¿Tú no sabes—me contestaba el infeliz sorbiendo lágrimas,—no sabes cuánto nos queríamos! ¿Tú no sabes lo que es perder para siempre ¡para siempre! un ángel como aquél! ¡Tan joven, tan hermosa, tan buena! Todo lo reunía... Mira, yo no sé lo que me pasa; dudo si esto es la realidad ó una espantosa pesadilla... Aún no hace una semana que la veía á mi lado, alegre, llena de vida, haciendo proyectos para el porvenir. ¡Y perderla, perderla para siempre! ¡No, no es posible que tú comprendas mi dolor!

—Sí, Enrique; lo comprendo y te compadezco...

—No lo comprendes, no...

Dejéle llorar á sus anchas y poco á poco se fué apaciguando; los sollozos ya no se repetían con tanta frecuencia, y en cambio comenzó á suspirar mucho y muy hondo. Al ver estos tranquilizadores síntomas de bonanza alivié yo también el pecho con un suspiro de satisfacción y me atreví á ofrecerle un cigarrillo, disponiendo otro para mí, á ver si los dos entrábamos en caja.

Efectivamente, después de un buen rato de silencio observé que mi amigo estaba relativamente tranquilo, sentado ante la mesa escritorio y lanzando, entre suspiro y suspiro, densas bocanadas de humo.

Nos estrechamos silenciosamente las manos y entonces él me dijo:

—¡Pobre Luciana! En momentos como éste, cuando la muerte nos arrebatara seres tan queridos, es cuando acuden en tropel á la memoria mil detalles de la vida que diríase dormían para siempre en el olvido. Yo me reprocho ahora no pocos defectos míos que le hacían sufrir... Por ejemplo, siempre he sido un celoso incorregible... ¡Pero si era tan hermosa! ¡Había en sus ojos tanta luz, tanta frescura en sus mejillas, tanta miel en sus labios!... ¿Cómo no volverse loco por ella?

—Ciertamente—contestaba yo por decir algo.

—Con ella he sido por completo dichoso, y sólo una vez... ¡Ah! entonces me consideré el más desgraciado de los hombres, y hasta pensé en el crimen... La creí adúltera. ¡Figúrate mi desesperación! Nadie conoce este episodio de mi vida íntima; pero te lo voy á confiar... Necesito esta expansión.

Enjugó Enrique sus ojos con el pañuelo, y continuó:

—Cuando me enamoré de mi inolvidable Luciana supe que no era yo el primero en requerirla de amores, cosa bien natural tratándose de tan lindísima muchacha; había tenido un novio, un tal Julianito, mozo de larga historia, muy atrevido con las mujeres,preciado de sí mismo

eterno propagador de sus propias conquistas... un ente. En el transcurso de mis amores con Luciana olvidéme de tal personaje; pero ya casado comencé á sentir esa extraña clase de celos retrospectivos, los más desastrosos y absurdos, y cometía la torpeza incalificable de recordar con frecuencia á mi mujer aquellos pasados amores, porque ni aun poseía yo la virtud de disimular mis impresiones.

Una tarde... ¡jamás la olvidaré! entré en el tocador de Luciana cuando ésta se hallaba fuera de casa, y encontré sobre una silla cierto papel manuscrito, cuya lectura me produjo cuanto dolor, ira y vergüenza puede sentir un hombre... Era un papelillo arrugado, un trozo de una carta. Tú mismo vas á juzgar...

Enrique tiró de uno de los cajones de la mesa, y después de revolver varios papelotes, alargóme uno, con expresivo ademán.

Leí lo siguiente:

ana: Me apresuro á decirte que suceda alguna desgracia; es necesario que hoy mismo tura. No temas que tu marido un bárbaro sin entrañas, un ser salta por encima de todo y no dades; vente cuanto antes, porde tu calor y de tus besos. ya dispuesta una habitación, no dudo que vendrás.

an.

No hice comentario alguno y devolví el documento á mi amigo.

—Esto—continuó él—podría ser para cualquiera un jeroglífico; pero no para mí, que completé en mi imaginación, con la rapidez del rayo, la mitad que faltaba de aquel infame escrito, denunciador de mi deshonra. ¡Ella adúltera! Renuncio á describirte lo que sentí en aquellos momentos; fué una puñalada en el alma... El dolor moral que semejante descubrimiento me produjo fué tal que poco faltó para enloquecerme... Y no había duda; aquello era un trozo de una carta que comenzaba con las últimas letras del nombre de mi mujer, en la que se le aconsejaba saltar por encima de todo apelando á la fuga... y terminaba con las dos letras *an*: *Julian*.

Paso por alto la enumeración de cuantos descabellados proyectos me sugirió la lectura de aquel fragmento de papel. Hice un supremo esfuerzo para que Luciana no sospechase mi horrible descubrimiento; traté de aparentar serenidad, y cuando ella, alarmada por la siniestra expresión de mi rostro, se aproximaba á mí cariñosamente para interrogarme, le decía que estaba enfemo, que tenía mal humor, cualquier disculpa así; porque mi plan consistía en espiarla y sorprenderla *in fraganti*, para que mi venganza estuviera plenamente justificada.

Salió una tarde á visitar á la Sra. de C., su amiga de colegio, y no la seguí como de costumbre porque quise aprovechar su ausencia para hacer nueva requisa en los cajones de su cómoda, en el tocador, en los baúles, en todas partes. Nada hallé cerrado, y pude hundir á mis anchas las temblorosas manos entre las telas, encajes, cintas y mil zarandajas más que suelen guardar las mujeres como si fuese algún tesoro. Ni el más pequeño indicio encontré, ni rastro alguno que pudiera relacionarse con el fatal hallazgo de aquel trozo de carta, y ya iba á dar por terminadas mis pesquisas, cuando mis afanosas miradas cayeron sobre un papelillo arrugado que había sobre el mármol del tocador, en el sitio más visible...

Me arrojé sobre él con tal impetu que no parecía sino que alguien estaba allí para disputarme la presa.

Era también manuscrito, y á la primera ojeada reconocí la letra, la misma letra del otro, que más de cien veces había leído. Ya poseía las dos mitades: iba á saberlo todo.

Busqué en mi bolsillo, donde tenía la seguridad de haber guardado el primitivo fragmento, y nada encontré. Corrí á mi alcoba, registré febrilmente todos los bolsillos, en las levitas, en los pantalones, en el batín... y el maldito papel no parecía.

Era para desesperarse... No sé cómo fui á parar á mi despacho, á esta misma pieza, y aquí, entre un montón de papeles, hallé el anhelado trozo de carta.

Explicarte la emoción que experimenté al unir los dos fragmentos, que se adaptaban perfectamente, y enterarme de su contenido, sería imposible. Toma, lee tú mismo y juzga de mi estupor, de mi vergüenza, cuando me convencí de que durante una semana estuve calumniando de tan horrible manera á la pobre Luciana.

Enrique sacó del cajón un nuevo papel y me lo entregó.

Reuní los dos trozos y leí en voz alta:

Mi muy querida hermana: Me apresuro á decirte que el niño está peor y temo he avisado á la abuela, porque se encargue de la pobre cría desapruebe lo hecho; sería odioso. En casos así, Teresa, se se da importancia á puerili que el pobre niño necesita Mamá, que dice te tiene te espera hoy mismo, sin falta;

ana: Me apresuro á decirte que suceda alguna desgracia; es necesario que hoy mismo tura. No temas que tu marido un bárbaro sin entrañas, un ser salta por encima de todo y no dades; vente cuanto antes, porde tu calor y de tus besos. ya dispuesta una habitación, no dudo que vendrás.

TU HERMANO JU an.

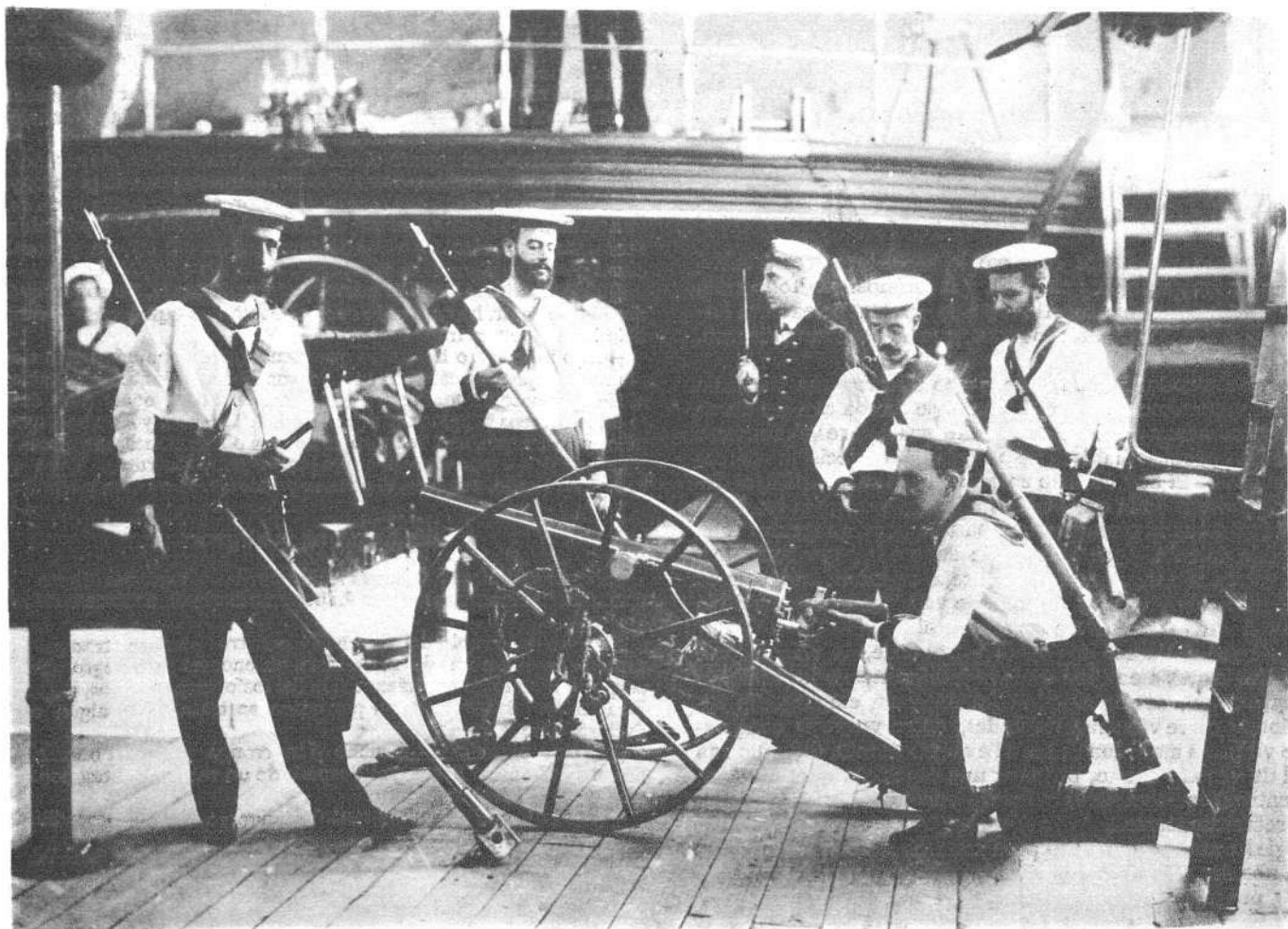
—Cuando volví á casa mi mujer—continuó Enrique—tuve impulsos de arrodillarme ante ella, solicitar su perdón y adorarla como á una santa... Pero reflexioné que lo más discreto era no hablarla jamás de mis pasadas sospechas.

—¡Has visto á tu amiga!—le pregunté, acariciando su frente con mis labios.

—Sí—me contestó, mientras se despojaba del abrigo.—Por cierto que la pobre es bien desgraciada con el marido que le ha tocado en suerte. Figúrate que ese hombre se empeña en rehuir todo trato con



Marina de guerra.—COMANDANTE Y OFICIALES DEL CRUCERO ESPAÑOL ALFONSO XII



Marina de guerra.—EJERCICIO CON UN CAÑÓN DE DESEMBARCO EN EL CRUCERO ALFONSO XII



la familia de Teresa... Ahora tienen en un pueblo al más chiquitín de sus hijos, curándose una rebelde tos ferina, y...

—Ya sé—la interrumpí sonriendo,—he visto una carta, rota por la mitad, que habla de ese asunto.

—¡Ah, sí!—contestóme ella con perfecta naturalidad.—Me la dio á leer Teresa; entró en aquel momento su marido, y la guardó... y sin duda distraídamente la utilicé para envolver unas muestras de encaje. ¿No es una carta de su hermano Juan?

—Sí.

Y no se habló más.

Calló Enrique, y á poco rato volvió á revelar nuevos síntomas de ternura, suspirando y repitiendo con frecuencia:

—¡Pobre Luciana!

Conservaba yo entre mis dedos la rota epístola, origen de tan singular relato, y me acerqué al balcón mientras mi amigo continuaba pronunciando á media voz el nombre de su difunta esposa.

Por uno de esos caprichos inconscientes, cuyo móvil no tiene explicación alguna, se me ocurrió la idea de examinar al trasluz el manuscrito, y entonces hice una observación que en hora felicísima se había escapado á mi amigo.

Los dos trozos de carta no pertenecían á un mismo pliego de papel; en uno de ellos leíase en letras transparentes *Papel sup.* y había además medio escudo ó marca de fábrica, que no completaba el otro pedazo de papel, enteramente liso y sin inscripción alguna.

¡Qué maravilloso esfuerzo de ingenio representaba aquel falso complemento de un manuscrito, que hubiera podido ser punto de partida de un terrible drama!

Me guardé bien de revelar tan grave descubrimiento á mi amigo, y le dejé que siguiera llorando á perpetuidad la pérdida de su Luciana.

RAMIRO BLANCO

LA MOSCA



o hay nada más sensual que una mosca. Por eso se reproduce tanto y por eso mortifica. Ni hay nada más mortificante que la sensualidad.

Cuando llega el preciso momento de sentarnos á la mesa, llaman á la puerta. La mosca entra con su traje de viuda y toma posiciones en el sillón más cómodo. Es inútil hacer ruido con los cubiertos. La visita ha desatado la lengua y charlará de todo, elogiará á vuestros enemigos, hará cálculos sobre vuestra edad, con una impavidez y una cachaza dignas de un grillete. Cuando se persuade de que las ganas y la hora de comer se han pasado, entonces se pondrá de pie para contaros todavía una historia inacabable en el recibimiento...

En los largos días del verano, cuando las mujeres convierten en calabozos las habitaciones, los hombres nos vemos obligados á sacrificar nuestros gustos: no es posible leer, hay que renunciar á escribir.

Pero es preciso que el aire renueve la atmósfera irrespirable, hay que regar los geranios y claveles, y la hermosa luz, todo vida, penetra por el balcón abierto. Allí está la mosca peleadora, impertinente, con sus botonazos repetidos, que no horadan ni hieren, pero que os vuelven loco.

La mosca se introduce hasta el despacho á leeros una comedia ó un drama, generalmente es un drama, ó se tumba con el cigarro en la boca para narraros minuciosamente sus amores, ó cuenta á gritos vuestras propias diabluras y os veis en la precisión de cerrar las puertas... Si hay un niño enfermo en la casa, grita; si detrás de las vidrieras anda quedito la mujer celosa, grita también. No hay sacudidores ni plumeros que basten para ahuyentar una mosca. Vueta delante, sigue detrás, se sube á la copa recién escanciada, escala la nariz, trepa por la oreja, se coloca impávida en medio del plato, va y viene y dispone de vuestros nervios y de la paz conyugal y del porvenir de las naciones!

No hay remedio. Parece una beata por el traje, la viva expresión de la modestia, la entidad de lo insignificante, no inspira miedo ni despierta alarmas en ningún corazón, y sin embargo, la veréis revolotear entre vuestras amistades, entre vuestras conquistas, entre vuestras ambiciones, para llevar un cuento, difundir una debilidad de vuestro ánimo, propagar una especiotía que os daña, rezando entre dientes vuestros defectos, vuestras pasiones, hasta vuestros remordimientos...

En la iglesia murmura al oído para robaros la devoción, en tanto que se abanica á compás con sus alas. En el teatro hay que soportar sus preguntas insustanciales en la más culminante situación del drama ó en la cavatina más arrobadora de la tiple!...

La mosca tiene burlas implacables. A lo mejor la ve uno con cierta íntima satisfacción flotar muerta en el plato de leche ó convertida en informe *amassio* al pie de los cristales... ¡Ilusión! ¡Pura ilusión! La mosca seca sus alas, sacude su pereza, agita sus patas, escala hipócritamente el borde del plato, absorbe todo el fluido del sol, y cuando nos creemos libres de ella, se presenta de improviso á anunciaros personalmente que ha desistido de su excursión al campo, que ha renunciado á la boda, y por ende al viaje

de novios durante el que sería posible respirar, ó que ha corregido el tercer acto del drama, ó que desea vuestro consejo sobre los cupones ó la cotización de la Bolsa...

¡Oh, el verano! ¡Qué hermoso es! Todo es vida, porque la vida es calor, movimiento, luz, frondosidad, horizontes... Los ríos como espejos; los árboles cuajados de hojas y frutos y fragancias, los espacios azules y diáfanos, las flores radiantes de juventud, los aires surcados de ozono y de pájaros. Yo adoro el verano, y con todo ¡Dios mío! que venga el invierno, para que huya á la vista del frío la indomable mosca, como la caravana ante el Simoun.

El invierno aterra á los desocupados, á los bohemios, á las beatas, y la mosca se recluye á la soledad del brasero, al rincón del billar, al ángulo oscuro del café y desaparece, porque el lodo de la calle la espanta, el coche de punto es caro y el moño aprieta los cerrojos de su vivienda.

Cuando el frío apaga las alegrías del campo y la voz de las aves, todavía suele revolotar provocativa en nuestra casa alguna mosca.

Esto quiere decir que su maldad es persistente y que el mundo en que vivimos es un valle de lágrimas y moscas...

Y doy punto á mi diatriba para que mis lectores no concluyan por amoscarse conmigo.

ROQUE F. YZAGUIRRE

ANÉCDOTAS Y GHIESTES

HISTÓRICOS

El secreto de un prelado.

El anciano obispo de una diócesis de España acostumbraba, una vez terminadas sus prácticas religiosas y cotidianas tareas, á recogerse en una habitación muy retirada de su palacio, encerrándose con llave por dentro.

Habían observado los familiares que siempre que su ilustrísima se encerraba en aquella habitación oíase desde fuera cierto ruido extraño, un *rum-rum* especial, cuya causa no podían adivinar, y como aquello se repitiese diariamente durante una larguísima temporada, la servidumbre del palacio comenzó á alarmarse y murmurar.

Algunos se atrevieron á atisbar por el agujero de la cerradura, con la esperanza de descubrir aquel *arcano*; pero el señor obispo (que por cierto era un santo varón) tenía buen cuidado de tapar con cera las aberturas y resquicios por donde pudiera descubrirse el secreto de sus encerronas.

Por fin, uno de los familiares se arriesgó á preguntar á su ilustrísima, de la manera más discreta y delicada posible, la causa del misterioso ruido, que tan preocupada tenía á la gente de casa.

Nada contestó al pronto el obispo, demostrando la mayor perplejidad, lo cual aumentaba los celos del familiar; pero de pronto, y con gran asombro de éste, vió que su superior, sin decir esta boca es mía, se arremangó la sotana, metió mano en el bolsillo de los pantalones y sacó... un enorme trompo con su correspondiente cuerda y chapa, tal como pudiera desearlo el más juguetón de los colegiales.

Quedóse el buen familiar como quien ve visiones, sin saber qué hacer ni qué decir, hasta que le sacó el obispo de aquel estado dirigiéndole las siguientes frases:

—Hijo mío, tanto he tenido que estudiar, tan contados han sido los momentos que mis estudios me dejaron libres durante mi infancia, que ni tiempo material tenía para el descanso, cuanto menos para dedicarlo á los recreos propios de aquella edad. Créame, yo no he jugado de niño, y ahora que, una vez cumplidas mis obligaciones, me queda tiempo, lo dedico á una diversión que jamás pude disfrutar. Y ya que lo sabe usted todo, mañana, si gusta... podremos jugar una partidita.

El hombre y el gato.

Salía de una tienda de montañas de Sevilla, una noche, cierto individuo que, por las trazas, debía haber empuñado el *todo más de lo conveniente*.

No lejos del templo de Baco halló nuestro hombre, tranquilamente sentado en el umbral de una puerta, un enorme gato negro que se incorporó, fijando en el reciénvenido los fosforescentes ojos, dispuesto á escapar con viento fresco si por acaso se trataba de algún enemigo declarado de la raza felina.

Quedóse mirando el borracho al morrongo y éste al borracho, ambos sin pestañear, hasta que después de un rato de mutua contemplación gritó el hombre:

—¡Eh! ¿Por qué me miras tanto? ¡Tengo yo cara de pescadilla!

DOMINGO OLMEDA

Era la misma.

En la fragata *Gerona* había un fogonero de la Isla, nacido en las mismas Callejuelas, y la *gracia andando*, según la expresión de todos los de á bordo: trabajador é inteligente como pocos, nunca hubo que reprenderle porque bajase la presión de la caldera confiada á su cuidado; pero ir á tierra y regresar á bordo con presión más que constante era una misma cosa.

Nostramo Pereiro, contramaestre de las mismísimas Rías Bajas y con un genio de todos los demonios, odiaba á los borrachos; pero hizo la vista gorda en más de una ocasión con Chano, que así se lla-

maba el fogonero, porque lo que él decía: *Ese maldito siempre viene hibrado, pero ten moita gracia.*

—Oija, condenado—le dijo una noche que le vió más ebrio que de ordinario, —*si llevo outra vez así, de una patada n'o vent-o, lle voto fora as tripas por os ollos, é ainda mais, asejurolo en barra.*

A los dos días, vuelve Chano con una monumental papalina, y por más esfuerzos que hizo no consiguió dejar de ser visto por el contra-maestre, quien, hecho un energúmeno, le dice:

—Ya caiste, granuja; de ésta no te salva ni el nuncio.

Pero Chano, muy serio, cuadrado militarmente y con la mayor ingenuidad, contestó:

—Nostramo, osté me dijo que si me gorvía á tomá la tajá me iba á hasé y á acontesé; pero por mi marc le juro que *esta no es otra, que es la mesma, que entró no la he dejao.*

Y convenció á Pereiro.

¿Cuál será?

Un marinero muy torpe era criado del Comandante de una fragata. Invitaba éste diariamente á uno de los guardias marinas de la dotación, y no había forma de que el criado empezase á servir por el *michi*, lo que originaba al final de la comida una *arr'a gaviás* del Comandante al repostero, que concluía siempre con el siguiente estribillo:

—No seas bárbaro, ya sabes que siempre se empieza por el invitado, por ruin que sea.

Un día convidó el Comandante á dos amigos, dos terrestres que deseaban conocer el buque. Llegó la hora del almuerzo, se sientan todos, y el repostero, serio y compungido, sopera en mano, no se movía ni llevaba trazas de hacerlo.

—Vamos, hombre le dice el Comandante, —sirve; ¿á qué esperas?

—Mi Comandante, á que usía me diga quién es hoy el *ruin* —replicó tembloroso el doméstico.

Un gitano á bordo.

Atracó á una fragata fondeada en Cádiz, en el momento en que la dotación hacía ejercicio de velas, un bote con un gitano muy conocido en el Puerto.

—¿Qué desea?—le preguntó el cabo de escuadra.

—Pos na, que venía á ve á mi hijo Frasquito,

—¿Frasquito... qué?—volvió á interrogar el cabo.

—Er der Puerto, aqué que está ayí—y señalaba á uno de los penoles de gavia, donde había un mocetón acabando de dar una *empuñadura*.

Subió á bordo el gitano y esperó sobre cubierta á que terminara el ejercicio, sin darse cuenta del sinnúmero de pitadas que daban los contra-maestres para la ejecución de las maniobras.

Terminó el ejercicio, y acompañado de su hijo vió hasta el último rincón de la fragata.

—Ysi no me lo haz enseaño too, Curro; lo prinsipá no lo he diquelao entavía.

—Si ya no hay más que ve, porque le he llevao á usté hasta por la sentina.

—Mira, Curriyo —replicó el gitano, —yo no voy ar Puerto sin haber visto er casino e capaores que debe habé aqui, porque ende que lle-gué no he parao de oir pitios (1).

GUILLERMO BUTRÓN

MIŞGELÁNEA

LA VELOCIDAD ECONÓMICA DE LOS BUQUES MERCANTES DE VAPOR

En Inglaterra, en donde la Marina mercante tiene tan grande importancia, las numerosas Sociedades marítimas estudian y discuten apasionadamente todo cuanto se refiere á su desarrollo y explotación económica. Ultimamente, en el Instituto de Ingenieros navales se ha discutido la cuestión de la velocidad económica de los vapores. Mister J. D. Young leyó una memoria, acompañada de diagramas, para demostrar cómo puede comprenderse la velocidad económica que debe darse á los vapores según las circunstancias. El consumo de carbón es generalmente proporcional á la potencia indicada, de manera que este consumo varía directamente esta potencia, é inversamente como la velocidad.

En la construcción de los diagramas Mr. Young ha tenido en cuenta: 1.º, el consumo de carbón y provisión del mismo embarcado; 2.º, los salarios y manutención; 3.º, depreciación del material y las reparaciones; 4.º, el tiempo; 5.º, el seguro ó el equivalente de riesgos y responsabilidades; 6.º, los gastos de puerto; 7.º, los efectos de las mareas; 8.º, el flete ó el valor del cargamento para el armador; 9.º, la competencia, y 10.º, el límite de la demanda y de la oferta.

En la discusión que siguió á esta interesante comunicación, el presidente citó el ejemplo de dos vapores exactamente iguales, uno de los cuales anda 9,5 millas, quemando 17 toneladas de carbón por día, y el otro anda media milla menos, con un gasto de tres toneladas de carbón más por día. Se ha cambiado varias veces la tripulación del buque último, y los constructores de la máquina han hecho todas las modificaciones posibles para disminuir el consumo y aumentar la velocidad; á pesar de esto, subsiste la diferencia de tres toneladas por día, sea cual fuere la cualidad del combustible empleado, siendo curioso de notar que la potencia desarrollada en ambos buques casi es igual: unos 1.000 caballos.

Mr. Young, explicando su método gráfico, cita un ejemplo en el cual

un aumento de una milla en la velocidad da unas veces ganancia y otras veces da pérdida. Así, por ejemplo, un vapor A anda 10 millas, con un gasto de carbón de 204 libras esterlinas, más 530 libras por otros conceptos; total, son 734 libras. Este mismo buque, con una milla más de velocidad, gasta $271 + 442 = 713$ libras. El vapor B anda 13 millas, con un gasto de 700 libras por carbón, y además gasta 2.192 libras por los otros conceptos, lo que resulta un total de 2.892 libras. El mismo buque gasta $893 + 2.035 = 2.928$ libras cuando anda 14 millas. El aumento de una milla de velocidad da un beneficio de 21 libras al buque A, y una pérdida de 36 libras al buque B.

El diagrama tiene en cuenta la fineza de las líneas de agua, pues que un buque fino de cabeza no tiene necesidad de tanta potencia para realizar la misma velocidad. Asimismo se tienen también en cuenta las formas llenas del casco.

Suponiendo que un naviero quiera saber de antemano cuál será la velocidad más económica que tendrá un buque en construcción, del cual se poseen los planos, el diagrama de Mr. Young la acusa al momento. Cada buque debe ser considerado individualmente, comprendiéndose que lo que se expresa con números también se traduce fácilmente por medio de curvas. La mayor parte de los cálculos se resuelven por medio de sencillas proporciones.

FLETES

Se han fletado en el puerto de Barcelona las fragatas *Marcelino J. Jané*, *Rosa Alegret* y corbeta *Concepción*, de la casa naviera J. Jané y C.ª, de la misma plaza, para cargar sal en Cádiz para Santos del Brasil, á razón de 20 y 21 chelines la tonelada inglesa de peso. Desde Santos irán los buques en lastre á Brunswick de los Estados Unidos, y allí cargarán madera para Barcelona á 11 3/4 pesos los 1.000 pies. El flete de ida es pagadero en oro y el flete de vuelta es pagadero en pesetas. Hay animación en los fletes de estas líneas, lo que es un desahogo para los buques de vela grandes, que por ahora tienen poco menos que cerrados los mercados de Cuba.

Nuestro colaborador Sr. Ricart y Giralt, por encargo de la mencionada casa Jané, ha escrito al distinguido oficial de Marina Sr. Gutiérrez Sobral, agregado naval á la embajada española en Washington, para que escriba detalles que amplíen el artículo que ha publicado en la *Revista General de Marina* sobre las pesquerías en la costa del Pacífico.

EXPLICACIÓN DE LOS GRABADOS

D. JUAN BAUTISTA VINIEGRA Y MENDOZA, CAPITÁN DE NAVÍO DE PRIMERA CLASE DE LA ARMADA.—Nació en Cádiz el 5 de Enero de 1842. Ingresó en el Colegio Naval el 1.º de Julio de 1854. Ascendió á guardia marina en 26 de Diciembre de 1856, á Alférez de Navío en 26 de Enero de 1862, á Teniente de Navío en 25 de Noviembre de 1868, á Teniente de Navío de 1.ª clase en 21 de Mayo de 1872, á Capitán de Fragata en 13 de Agosto de 1880, á Capitán de Navío en 28 de Octubre de 1890 y á su actual empleo de General de la Armada el 27 de Mayo de 1896.

En su ya larga carrera ha navegado en las fragatas *Isabel II*, *Berenguela*, *Concepción*, *Cortés*, *Bailén*, *Lealtad* y *Esperanza*, bergantín *Habancro*, goletas *Edelana* y *Circe*, vapores *Piles*, *Cádiz*, *Reina Mercedes* y *Mariveles*, cañoneros *Luisa*, *Mindoro* y *Arayat* y otros varios. Prestó servicios de mar y tierra en los Apostaderos de la Habana y Filipinas y cuenta 1.100 días de mar efectivos.

Siendo Capitán de Navío fué nombrado Director del Instituto y Observatorio de San Fernando, cesando en el de Director de la Academia de Ampliación que desempeñaba.

En 1873 tomó parte en la defensa del Arsenal de la Carraca, bombardeada por los cantonales.

En 1892, siendo Director del Observatorio, visitó Oxford, Greenwich, Postdam y París.

En 1896 asistió en esta última capital á la conferencia del Comité permanente para la ejecución de la carta del cielo.

El Sr. Viniegra tiene merecida fama de ser uno de los mejores matemáticos de Europa y es de los Generales de Marina que más honra y provecho dan al cuerpo de la Armada.

Se halla en posesión de la cruz y placa de San Hermenegildo y de dos cruces del Mérito Naval de segunda clase, de la encomienda de Isabel la Católica y la medalla de la Carraca y es Benemérito de la Patria.

CRUCERO ALFONSO XII. RETRATO EN GRUPO DEL COMANDANTE Y OFICIALES QUE COMPONEN SU DOTACIÓN.—Damos este grupo sacado de una fotografía de los Sres. Otero y Colominas, que ha tenido la bondad de enviarnos el Teniente de Navío D. Guillermo Butrón.

La dotación de este buque se compone de un Capitán de Navío, como Comandante, que lo es actualmente el Sr. D. Manuel de Eliza y Vergara; un Capitán de Fragata, cinco Tenientes de Navío, cuatro Alféreces de jdm, un oficial de Infantería de Marina, un contador, dos médicos, un capellán y ocho guardias marinas.

El crucero fué botado al agua el año 1887. Tiene de eslora 85 metros, 13 de manga y 9,50 de puntal y su calado es de 6,70. Desplaza 3.900 toneladas. Tienen sus máquinas de fuerza 4.400 caballos, la velocidad de doce millas y el radio de acción de 4.300. Su armamento se compone de seis cañones Hontoria de 16 centímetros, tres de 57 milímetros, dos de 42 milímetros y otros menores. Lleva cinco tubos lanzatorpedos y compónese su tripulación de 374 hombres.

También damos otra lámina de á bordo de este buque que representa ejercicio con un cañón de desembarco.

NO SE DEVUELVEN LOS ORIGINALES

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

(1) En muchos pueblos, los que se dedican al oficio de castrar animales se anuncian al vecindario tocando un pito.



Bellas Artes.—HERNÁN CORTÉS PLANTA LA CRUZ SOBRE EL ALTAR MEJICANO (*en Agosto de 1519*).

ADVERTENCIA IMPORTANTE

PARA LOS NUEVOS SUSCRIPTORES

Comenzó esta publicación haciéndose de ella una gran tirada; pero desde el número 4.º fué indispensable reducirla mucho, porque los Talleres de fototipia que por entonces servían al periódico no disponían de elementos suficientes para efectuar toda la estampación dentro de cada quincena, originándose una demora en la salida de los números, que iba aumentando siempre.

La reducción de la tirada obedeció, pues, á la necesidad de invertir menos tiempo en la estampación de las fototipias, evitando así el atraso en los números sucesivos.

Á la vez procuramos el medio de servirnos simultáneamente de VARIOS Talleres acreditados para la ilustración de la Revista, y desde el número 7.º volvimos á efectuar la tirada primitiva y á salir á luz sin demora alguna.

Como consecuencia de aquella circunstancia y del favor realmente imprevisto y extraordinario que nos ha dispensado el público, hoy se hallan agotados los números 4.º, 5.º y 6.º del periódico; pero se procede á su reproducción con toda diligencia.

Entretanto, siendo muchos los nuevos suscriptores que solicitan la colección desde el número 1.º, les advertimos que de momento podrá servírsela con exclusión de dichos tres números, pero con la solemne promesa de remitírselos en breve plazo.

