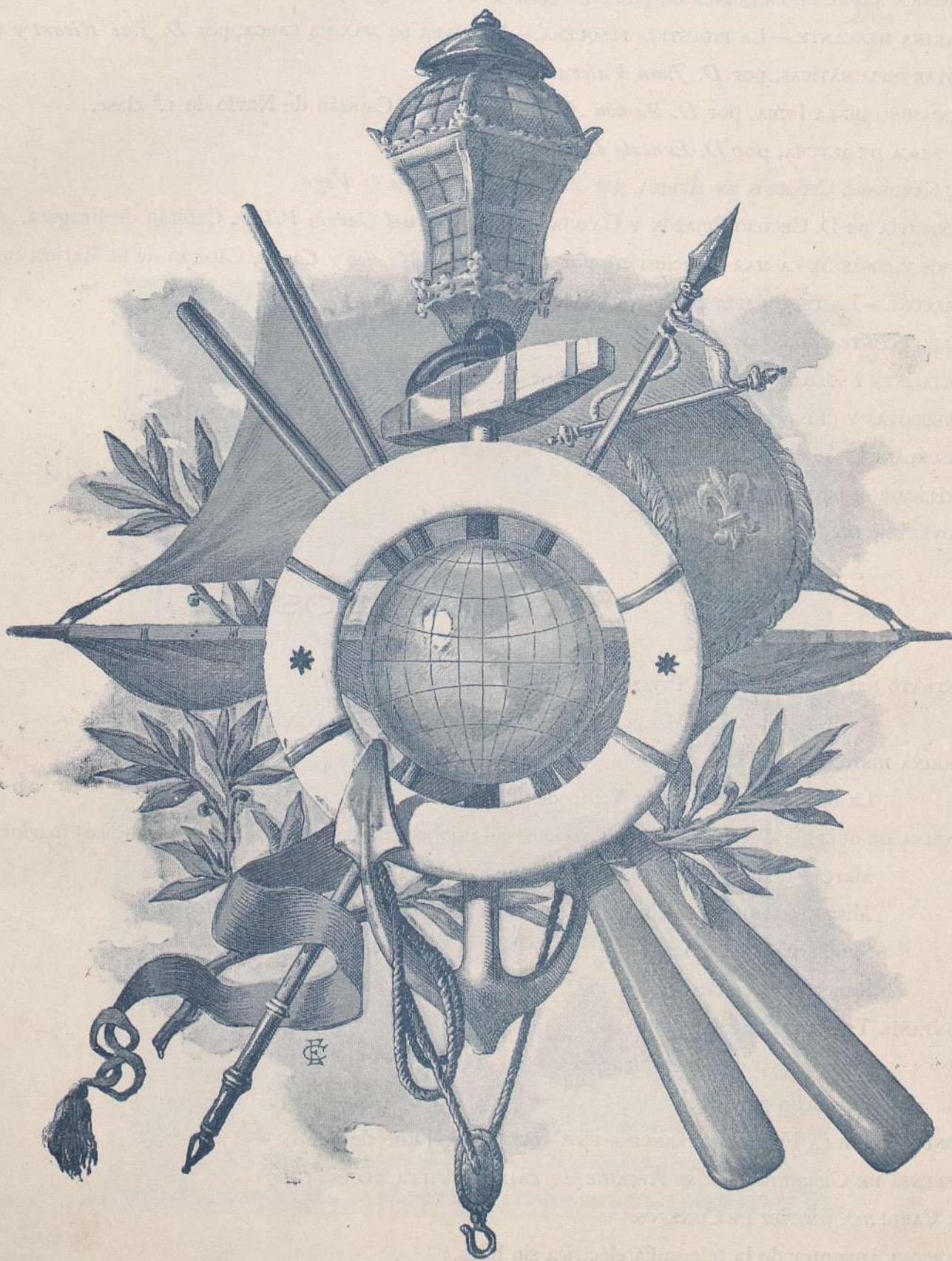


EL MUNDO NAVAL ILUSTRADO



REVISTA QUINCENAL

AÑO I.-NÚM. 10

SUMARIO

TEXTO

- CRÓNICA NAVAL DE LA QUINCENA, por *D. Víctor M.^a Concas*, Capitán de Navío.
- MARINA MERCANTE.—LA INDUSTRIA PESQUERA.—LA LÍNEA DE MÁXIMA CARGA, por *D. José Ricart y Giralt*.
- NOTAS DIPLOMÁTICAS, por *D. Juan Valera*.
- EL CAMINO DE LA INDIA, por *D. Ramón Auñón y Villalón*, Capitán de Navío de 1.^a clase.
- LA PESCA DE ALTURA, por *D. Ernesto Lyders*.
- EL CARDENAL CISNEROS EN ÁFRICA, por *D. Ángel Lasso de la Vega*.
- BIOGRAFÍA DE D. CECILIO PUJAZÓN Y GARCÍA, por *D. Miguel García Villar*, Capitán de Fragata.
- CASOS Y COSAS DE LA MAR (conclusión), por *D. Dionisio Múxica y Cortés*, Capitán de la Marina mercante.
- MARCONI.—LA TELEGRAFÍA ELÉCTRICA SIN HILOS.
- SALUDO CONTESTADO, por *Henry C. Burt*.
- SOCIALISTA Y SOLDADO (cuentos militares), por *D. R. Mesa de la Peña*.
- ANÉCDOTAS Y CHISTES HISTÓRICOS, por *D. Ricardo de la Guardia* y *D. Ramiro Blanco*.
- MISCELÁNEA.
- EXPLICACIÓN DE LOS GRABADOS.
- ADVERTENCIA.

GRABADOS

- RETRATO DEL SR. D. CECILIO PUJAZÓN, eminente matemático.
- SR. D. JOAQUÍN MARÍA LAZAGA Y GARAY, Capitán de Navío de 1.^a clase.
- MARINA HISTÓRICA:
- La nao *San Gabriel*, de Vasco de Gama.
- MARINA DE GUERRA: Corbeta *Villa de Bilbao*.—Maniobras de compañía por los aprendices marineros.
- Marcha de ataque á la bayoneta en columna de compañía.
- Misa de campaña celebrada por el alma del Sr. Cánovas del Castillo.
- Simulacro de combate.
- Rancho de clases.
- COMPAÑÍA TRASATLÁNTICA:
- Cooperativa de los empleados.
- Despacho general.
- RENDICIÓN DE LA ESCUADRA FRANCESA EN CÁDIZ (14 de Junio de 1808).
- DEFENSA DE GIBRALTAR POR SU ALCAIDE ESTEBAN DE VILLACRECES (1467).
- EL CARDENAL JIMÉNEZ DE CISNEROS.
- MARCONI, inventor de la telegrafía eléctrica sin hilos.



Fundo Naval ILUSTRADO.

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

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

AÑO I



MADRID 15 DE SEPTIEMBRE DE 1897.



NÚM. 10



SR. D. CECILIO PUJAZÓN

EMINENTE MATEMÁTICO

CRÓNICA NAVAL DE LA QUINCENA

15 de Septiembre de 1897.

SUMARIO: Visita de SS. MM. al transporte *General Valdés*.—Regatas en Santander y la Coruña.—El Príncipe de Mónaco, Capitán de Navío de nuestra Armada, en su yate *Princesa Alicia*.—Pruebas del crucero torpedero *Doña María de Molina*.—Piraterías en la costa del Riff.—Regalo al General Auñón.—Construcción de diques en Ferrol.—Viaje de la Escuadra de instrucción.—Incendio del vapor *Sixto Cámara*.—Arribada del *Bruix*, de la Escuadra del Presidente de la República francesa.—Apuros de un Ministerio de Marina.—Canal de la Florida.—Explosión en el monitor *Puritan*.—¡Qué miedo!—Embustida de un acorazado contra un muelle de Nueva York.



us Majestades y la Real Familia han honrado con su visita al transporte *General Valdés*, cuyo buque estaba fondeado en San Sebastián, siendo recibida á bordo con el respetuoso afecto con que la Marina toda corresponde á las incensantes deferencias que diariamente recibe de nuestra noble Soberana.

**

En Santander y en la Coruña han tenido lugar interesantes regatas, á las que tanto se prestan sus pintorescas bahías. Sensible es que diversión tan varonil no arraigue más entre la juventud pudiente de nuestras costas; pues mucho ganarían los interesados y el país si se inclinaban á ese lado las aficiones de los favorecidos de la fortuna, ya que en ese sport ocurre á los que por razón de profesión deben ser más inteligentes, lo que pasa á los oficiales de caballería en las carreras de caballos: que no basta entenderlo, sino que es preciso tener caballos.

**

S. A. el Príncipe de Mónaco llegó á Vigo en su yate *Princesa Alicia*, donde fué cumplimentado por nuestras autoridades. El Príncipe reinante de Mónaco, S. A. R. Sermo. Sr. D. Alberto Honorio Carlos Grimaldi, Duque de Valentinois, sirvió efectivamente en nuestra Marina; estuvo en las Antillas durante su tiempo de oficial, habiendo seguido después en la escala activa hasta llegar á ser el primer Capitán de Navío, en cuya ocasión, y no prestando ya servicio en la Armada, fué ascendido á General en la reserva, en la que figura entre nuestros Almirantes.

El Príncipe de Mónaco ha dejado gratos recuerdos y muy buenos amigos en la Armada, y su constante afición á navegar es una muestra de la vida activa que llevó en el activísimo servicio de nuestra Marina.

Mucho nos complacemos en saludar respetuosa y afectuosamente en nombre de todos al Príncipe compañero, que tanto honra el uniforme con sus campañas marítimas, tan conocidas del mundo científico.

**

Desde el día 23 del pasado Agosto empezaron en Ferrol las pruebas del crucero torpedero *Doña María de Molina*, gemelo del *Marqués de la Victoria* y del *Don Alvaro de Bazán*, de cuya botadura dimos cuenta en la *Crónica* anterior, tres buques construidos por la antigua y acreditada casa Vila y Compañía, de la Graña, en el puerto del Ferrol.

El crucero torpedero *María de Molina* tiene, como los otros dos, 833 toneladas de desplazamiento, debe andar 19 1/2 millas y su armamento consiste en seis cañones y tres tubos lanzatorpedos del mayor calibre.

Sin embargo, este armamento no estará listo hasta fin de este año, pues por un convenio solicitado por la casa y autorizado por el Consejo de Estado, la Marina se ha encargado de él hará unos cinco meses; y teniendo en cuenta lo lenta que es hoy la fabricación de la artillería, era imposible obtenerla en menor plazo, siendo seguro, por muchos conceptos, tanto que las pruebas serán excelentes, como que el resultado corresponderá á lo que debe esperarse de tan acreditada casa.

El astillero de los Sres. Vila fué, en tiempo de la construcción de madera, famoso en las costas de Galicia, y cuenta con una honrosísima lista de buques de guerra y mercantes que empieza muy en los comienzos de este siglo, siendo sumamente sensible que hoy sea sólo el Estado el que haga sonar los martillos de industrias que mueven tantos capitales, alimentan tantas familias y son razón de fuerza y prosperidad para la Patria.

Los astilleros de los Sres. Vila están muy bien dirigidos y merecen el favor del público; pero como éste no da muestras de concederle, bueno es hacer constar que en este país, en que si no llueve se da la culpa al Gobierno, sucede en este caso precisamente lo contrario, pues el Gobierno es el único que cumple con su obligación.

**

Otra vez los moros de la costa del Riff vuelven á cometer actos de piratería. La barca italiana *Fiduccia* y el pailebot portugués *Rosita* han sido saqueados por ellos, llevándose después prisionera parte de la dotación, tanto para obtener un rescate como para evitar el castigo, con la amenaza de sacrificar los cautivos.

La repetición de estos hechos cerca de nuestras plazas fronterizas hace absolutamente necesario que se destine de un modo permanente un buque de guerra construido *ad hoc* para guarnecer aquellas costas, tanto para evitar las demasías de los moros, como los abusos á que se presta por parte de los cristianos, no sólo la demanda de indemnizaciones y la producción de conflictos internacionales, sino, como ya ha ocurrido más de una vez, con los que se suponen atropellados, que son los propios buques que hacen el contrabando en connivencia con las kabilas y que, como es consiguiente, sufren á menudo las consecuencias de tener tan honrados colaboradores.

Pero para esta atención es necesario construir un buque especial, pues uno mayor sería costoso y nada á propósito para la índole del servicio, y los cañoneros no están construidos para afrontar las gruesas mares que casi constantemente baten en las costas que hay que guardar. Es, pues, necesario un buque de moderado tonelaje y excelentes condiciones de mar, aunque haya para ello que sacrificar el artillado teniendo que limitarlo á algún pequeño cañón de tiro rápido.

A falta de otros elementos, el General Beránger ha enviado allí el cañonero de estación en Málaga, del cual bueno es observar que lleva una misión especial, para que no se le distraiga en el servicio de comunicaciones y otros que, reconociendo que son necesarios á nuestros separados presidios, es muy posible que más de una vez hayan sido los que han entorpecido iguales propósitos.

Ocorre, sin embargo, en esto, que dicha necesidad no es menos indiscutible que otras muchas, es de las que multiplican los buques chicos en nuestra Armada, comiéndose el insignificante ridículo presupuesto de Marina, y haciendo aún más imposible el sostenimiento de la Escuadra de combate, cuya verdadera necesidad está la Nación tocando en estos momentos. Conviene, pues, que los hombres políticos reflexionen sobre ambos extremos, pues por la parte de Africa somos los más interesados en que los señoritos del Riff no salgan de la puerta de su casa, y si otras atenciones no son menos indispensables, hay que resolverlo, pero no con discursos ni buena voluntad, sino con un presupuesto de Marina suficiente.

**

El comité liberal dinástico de Cádiz ha regalado á nuestro distinguido Jefe y amigo el Sr. Auñón los entorchados de su reciente ascenso á General de Marina, en agradecimiento de los constantes servicios prestados á aquella localidad como diputado de aquel distrito, y acompañando el obsequio con una carta tan merecida como laudatoria; y por todo lo que le felicitamos cordialmente.

**

La *Gaceta* acaba de sacar á público concurso la construcción en el Ferrol de dos diques secos, uno de 161,70 metros de eslora ó largo, 30 metros de ancho y con un calado de 11 metros en la pleamar, y otro dique algo menor, de 107 metros, 28 de manga y 8,70 de calado, los que ocuparán el emplazamiento de los dos viejos diques de aquel Arsenal, anegados é inservibles hace años.

Al mismo tiempo se concluirá un trozo de muro que queda de la dársena, y dejando un vacío en el interior, se rellenará con el producto de las excavaciones de los diques, lo que ha de abaratar el concurso, con la ventaja de ir ganando un terreno que hoy es absolutamente inútil, lo mismo como tierra firme que para el uso del puerto por su poco fondo.

El Ferrol, que veía con gran pena la construcción de los diques de Cádiz y Cartagena, pues perdía la privativa de las carenas y limpiezas de los buques de gran tonelaje de que venía disfrutando gracias á su gran dique de la Campana, volverá á tener el mayor dique de la Península, capaz para buques de más de 15.000 toneladas, como es muy justo y conveniente al servicio del Estado, pues un Arsenal militar es del todo inútil sin diques capaces de reparar los acorazados después de un combate.

Y como lo sublime y lo que no lo es se dan la mano en todas partes, sucede que no son pocos los que se atribuyen el éxito de la resolución; por más que se nos ocurra que, así como el mérito en cierto caso fué del que trajo las gallinas, así en esto es sólo del Gobierno y del Ministro de Marina, que han buscado las pesetas, pues en cuanto á proyectos, cada español tiene una docena en el bolsillo.

**

La Escuadra de instrucción ha recorrido las costas de Galicia y tocando en Lisboa se dirige á Cádiz, donde se le unirán parte de los buques que han quedado allí y en cuyo departamento se cree que verificarán algunos ejercicios.

La parte de la Escuadra que visitará la capital del reino vecino se compondrá de los acorazados *Vizcaya*, *Oquendo*, *María Teresa*

y *Cristóbal Colón* y el cazatorpedero *Destructor*. De esta visita nos felicitamos, como de todo cuanto tienda á estrechar nuestras cordiales relaciones con el reino vecino, cuyos comunes intereses, historia, fortuna y desventuras han ido tan apareadas á las nuestras, que jamás se ha podido llamar con más razón hermanos á dos pueblos del mismo origen. Así lo entiende toda la gente culta de ambos países, pero no así el pueblo, desgraciadamente, cuyos constantes conflictos en las riberas del Guadiana y del Miño son un incesante motivo de competencias y malestar. Celebremos, pues, doblemente la visita de la Escuadra, puesto que nuestros sobrios y honrados marineros, puestos en contacto con el pueblo lusitano, han de ganarse más de cuatro voluntades y desvanecer preocupaciones que no tienen el menor fundamento.

**

En el vapor *Sixto Cámara*, de la matrícula de Pasajes, ocurrió un incendio de consideración estando amarrado á uno de los muelles del puerto de Santander, causando considerable alarma en la ciudad, que aún recuerda con pavor la funesta explosión del *Ma-chichaco*.

Desgraciadamente, nuestros puertos están desprovistos de toda clase de recursos para estos casos, y gracias á que en esta ocasión se pudo dominar, mediante el auxilio que el servicio de incendios de la ciudad prestó desde el mismo muelle.

**

El Presidente de la República francesa salió de Dunquerque para Cronstad con tres buques de su Marina, de los que el *Bruix*, que era uno de ellos, ha tenido que regresar á puerto por haberse desfondado ó rajado un cilindro, á causa de haberse roto el vástago de su pistón.

Este accidente, por razón de las circunstancias, ha promovido un alboroto colosal, tanto que algunos periódicos hasta hablaban de modificación del Ministerio por esa causa; y acerca de cuyo punto la prensa técnica inglesa, que lo trata con extraordinaria dureza, califica á la prensa francesa del *colmo de la ignorancia y de prensa absurda*, y dice que tendría que ver que porque se le rompió un cilindro al crucero *Galatea* en estos días y en ocasión semejante de llevar á Irlanda al Duque de York, futuro heredero de la corona, viaje de gran trascendencia, pues es el primero de la real familia que visita la isla desgraciada, Lord Salisbury dejara el sitio á Lord Hartcourt, y agregando con sorna cruel, que esto no quita que este caso pueda dar lugar á otra revolución, y que los Orleans por este medio consigan el trono de Francia.

Dejando estas censuras que, aunque duras, tienen mucho de verdad, el caso es que los franceses, que, como nosotros, tienen la obsesión del papel sellado, han mandado abrir una información, de la que será la víctima el Comandante ó algún desgraciado maquinista, con lo que ya quedará salvada la patria; mientras que lo discreto y racional, lo mismo en Francia que en todas partes, es abrir una campaña que ponga coto á las exageraciones; pero como los inventores, constructores y grandes fabricantes se han apoderado en todas partes de la prensa, de los Parlamentos y de la opinión, y cuantos más disparates proponen obtienen más aplauso y más dinero, no se ve cerca el remedio á un estado de cosas que las naciones todas se han empeñado en no ver.

El crucero *Bruix*, que alcanzó 18 millas en las pruebas, tuvo esa avería andando 14, lo que es una demostración de que la barra que se rompió no tenía la resistencia suficiente, cuando faltó desarrollando la máquina la mitad quizás de su máxima fuerza.

**

Hasta ahora habíamos visto á los contratistas multados, pero no á los Gobiernos, como ocurre al Ministerio de Marina norteamericano, que está actualmente en una tribulación, perseguido ante los tribunales por los conocidos constructores navales los Cramps, de Filadelfia; los que, con bastante fundamento, piden 1.736.153,29 pesos de indemnización por perjuicios causados por los retrasos de aquel centro ministerial, que lucha, como todos, con las dificultades inherentes á la administración pública.

Las dilaciones del Ministerio, según los Cramps, causaron un retraso de dos años en la terminación del *Indiana*, y piden por perjuicios 480.231,90 pesos; por el *Massachusetts*, que se detuvo algo más, 483.757,49 pesos; por las modificaciones pedidas en el *Yowa*, que suponemos pagadas, y que causaron una demora de doce meses, piden 185.663,28 pesos de indemnización, y por el estilo en el *Brooklyn*, *New-York* y *Columbia*.

Se ve que los Sres. Cramps tienen sus cuentas arregladas hasta al céntimo, y que apuntan á dar, y no dejará de ser curioso ver cómo el Ministerio sale de este embrollo, que, aunque proviene de la índole de la cosa misma, no estará mal un escarmiento para que sirva de lección á todos y para que haya menos caridad con los contratistas que la que suele haber en todas partes, pues lo más probable será que los Cramps no cobren y que hayan apre-

tado los tornillos para sí y para sus colegas, pues todo en este mundo suele tener dos lados, y el de los constructores, mientras no han soltado el buque, no suele ser el más fuerte.

**

Se trata de construir un canal á través de la península de la Florida, cuyos extremos serían San Agustín en el Atlántico y Cayo Cedar dentro del golfo, teniendo el canal 114 millas de largo. Así lo dice un telegrama de la localidad, añadiendo que la Compañía dispone de capital suficiente.

Lo celebramos, pero no tomamos acciones.

**

Á bordo del monitor *Puritan*, de los Estados Unidos, ocurrió un accidente en una de sus calderas en ocasión de probarlas después de una carena de importancia.

Parece que se desprendió entera la corona de la caldera, inundando de vapor el compartimento en que estaba colocada, salvándose milagrosamente el primer maquinista y doce fogoneros, gracias á la serenidad del maestro calderero Wilson, que supo encontrar la puerta de paso y dirigir por ella á todo el personal.

Sin disminuir en nada el mérito de Wilson, hay en cambio que reconocer que si se salvaron fué porque debía tener el vapor muy poca presión; y si era así, como se desprende de los hechos, ¿buena estaría la compostura de la caldera!

**

Traducido al pie de la letra, dice así en letras gordas el *Journal de Nueva York* del 27 de Julio: «Puede haber una escuadra de *torpederos submarinos*».

El terror de los mares á que se refiere es el submarino *Holland*, de que nos hemos ocupado en otra crónica; pero hay que tener en cuenta que el Estado no tomó parte en la empresa, que ésta es la que escribe el artículo, y que desea lo que es de suponer... *money*. Por de pronto ha suspendido las pruebas para hacer modificaciones. El primer desengaño.

**

El 29 de Julio ocurrió en el río del Este de Nueva York uno de esos casos frecuentes en aquel puerto, ocasionados por la aglomeración del increíble tráfico entre la ciudad y la de Brooklyn; pero que esta vez se ha hecho más notable por haber figurado el acorazado *Maine*, que con su espolón dió contra el muelle de la calle 46, destruyéndolo en parte y echando á pique una barcaza cargada con coches de ferrocarril.

Según las noticias recibidas, bajaba el río con corriente á favor el vapor *Colorado* á remolque del *Fewell*, al mismo tiempo que un remolcador cargado con dos enormes barcazas de una de las líneas férreas, y detrás venía el *Maine* á poca máquina, dirigiéndose al fondeadero de los buques de guerra. En esto, las barcazas se enredaron con el vapor *Chancellor*, cargado de turistas, entre los que hubo un pánico indescriptible, salvando con solo destrozos en sus costados, varios heridos leves y un desgraciado con las dos piernas partidas; y el *Maine*, al ver la piña de buques que tenía delante, sobre la que la corriente le arrojaba sin remedio, metió á una banda en el momento que el vapor *Isabel*, con 800 turistas á bordo, la mayor parte mujeres y niños, le cerró el paso de vuelta encontrada.

El Comandante del acorazado no tuvo apenas unos segundos para reflexionar si echaba el *Isabel* á pique ó dar contra el muelle de madera, y eligió lo último, con rara fortuna, pues ninguna de las gruesas estacas que sostienen esos muelles causaron las averías que eran de temer contra los fondos del acorazado.

El Capitán de Navío Sigsbee, con cuyo conocimiento nos honramos, es una persona distinguidísima; ha mandado el *Blake*, vapor encargado del estudio de la corriente de golfo; es inventor de varios aparatos para medir las corrientes en medio del Océano, y ha sido últimamente Director de la Sección Hidrográfica del Ministerio en Washington; y aunque es posible que el mal gobierno del *Maine* haya contribuido también á lo sucedido, debe estar satisfecho de haber evitado la catástrofe que representaba el choque con el *Isabel*.

El acorazado *Maine* es una copia del *Riachuelo*, construido en 1883 por Samuda para el Brasil, y cuyos planos compró el Gobierno americano para repetirlo en el arsenal del Estado en Brooklyn; buque que, como era de presumir, ha resultado con algún más calado y de escaso andar.

VICTOR M.^a CONCAS
Capitán de Navío.





SR. D. JOAQUÍN M.ª LAZAGA Y GARAY
CAPITÁN DE NAVÍO DE PRIMERA CLASE.



MARINA MERCANTE

LA INDUSTRIA PESQUERA

EL que fué amigo muy querido, el verdaderamente sabio D. Francisco Javier de Salas, encabeza la Memoria sobre la industria y legislación de pesca para 1870-74 con las siguientes líneas:

«Memoria sobre la pesca. Hé aquí el epitafio en la portada, y apenas visto, soltará el volumen con irónico desdén el mundo sabio, el mundo literato, el mundo oficial, y nada se dice del resto del mundo, porque no lee, ya por no saber, ya por no perder el tiempo.»

Yo no sé si cometeré una herejía al decir que las condiciones marítimas de una nación están en razón directa de la prosperidad de sus industrias pesqueras.

En nuestra España, ¿quién se fija en la pesca, si casi, casi ni siquiera nos fijamos en la agricultura, esto, con asegurar unas veces que somos el granero y otras que somos la bodega del mundo? Riega la Península un sistema de ríos admirablemente dispuestos para la formación de canales y pantanos artificiales, y esto no obstante, todo el caudal de aguas va íntegro al mar, mientras provincias enteras por donde cruzan los ríos parecen desiertos, tal es su sequedad, y sólo pueden mantener 14 habitantes por kilómetro cuadrado. ¡Esta es la más grande pobreza de España! Y no basta esto: faltando la humedad proporcionada por los procedimientos artificiales antes mencionados, apuramos el suicidio con la tala del arbolado; así es que las lluvias se llevan las tierras á los torrentes y éstos las echan al mar, y dentro de poco veremos nuestros montes peñascosos levantando sus calvas á las nubes, despidiéndolas en vez de atraer su beneficioso contenido. Sólo faltaba la venta de un millón de hectáreas de montes públicos, proyectada por el actual Ministro de Hacienda, para que bajo el prisma meteorológico el Africa empiece en los Pirineos, pues estos montes en manos de los particulares pronto quedarían sin un árbol.

Si tan grande es nuestra desidia en lo que debiera ser nuestra riqueza agrícola, forestal y pecuaria, figúrense nuestros amables lectores lo que serán las industrias de pesca en España.

El inolvidable y antes citado D. Javier de Salas dijo que el mundo se componía de pescadores y de pescados; pero resulta que en nuestro litoral abundan los pescadores y van escaseando los pescados.

Hoy todo el mundo pesca, ó más bien dicho, es pescador. Antes, con la Ordenanza de Matriculas de mar, abolida por obra de los que nunca tiraron *corredera*, sólo eran permitidas las industrias de pesca á la gente de mar, que tanto por el cariño que tenían á su elemento, como por bien calculado egoísmo, respetaban las vedas y no abusaban de las artes dañinas y procedimientos prohibidos, como resulta ahora, que tripula las barcas de pesca gente advenediza, hasta gitanos; y no se tome á broma, yo he visto en Canet de Mar gitanos tripular barcas pescadoras.

En confirmación de lo que digo citaré el siguiente hecho, que es muy expresivo. La Junta de Salvamento de Naufragos de Barcelona encargó al patrón de la estación desalvamento, que al mismo tiempo es el Presidente de los pescadores de la localidad, que para la tripulación del bote escogiera doce pescadores jóvenes, robustos y de buena estatura, encargo que cumplió magníficamente, á juzgar por la hermosa *fachada* de aquellos doce hombres. Pero, al presentarse á la Comandancia de Marina para suscribir el compromiso, resultó que cuatro de ellos no eran inscritos, esto es, no eran oficialmente hombres de mar, enterándome entonces que abundaban los no inscritos ó *terrestres* en las tripulaciones de pesca.

Antes la marinería empezaba su carrera en la pesca. Cuando niños pasaban de los brazos de la madre á la barca del padre, del tío ó del vecino, matriculándose al mismo tiempo en la próxima Comandancia de Marina. Cumplían luego la campaña de reglamento y la mayoría de ellos pasaba después á formar el personal de la Marina mercante, tanto de cabotaje como de altura, no volviendo á la pesca hasta edad algo avanzada, á no ser que el individuo pudiera patronear barca, ya por compra ó por herencia. Bien claro se ve que los pescadores formaban todos una familia que tenía al mar como su patria especial, que les daba el sustento de sus familias.

Cuando la filoxera, este microbio que llaman plaga y yo llamo *equilibrio* de la sabia naturaleza, invadió las antes ricas llanuras del Ampurdán, me escribió el entonces Ayudante de Marina de Cadaqués, D. Pedro Galana Gómez, que la mayor parte de los campesinos habían acudido á la playa á pescar en la mar, ya que la filoxera los había pescado á ellos en tierra. Figúrense los lectores de *El Mundo Naval* la plaga que cayó á los peces grandes y chicos, y particularmente á los moluscos y crustáceos. Aquello fué el *simoun*. Otro amigo mío de Bagur, hermoso villorrio de la misma costa ampurdanesa, díjome que daba coraje ver los mon-

tones de pescadillo diminuto que, por no ser vendible, se abandonaba en la playa, pudriéndose bajo la acción de los rayos solares; significando aquellas masas de materia orgánica la pérdida de innumerables crías. ¡Y ni siquiera para abono de las tierras utilizaban aquella riqueza!

Y no podía ser otra cosa. El patán de tierra adentro que, movido por la codicia, destruyó los bosques para plantar vides en pendientes y parajes impropios, ¿cómo había de respetar lo que entendía menos aún, la pesca!

Y así anda ello.

En tierra, al menos hay Guardia civil, mozos de la escuadra y otros institutos de orden público que hacen respetar más ó menos las pocas leyes buenas que nos dictan nuestros paternales gobernantes; pero en la mar ¿quién hace observar las leyes de pesca? Bien podemos decir que nadie. En efecto, los cañoneros llamados guardacostas, supongo que será por economía, solamente salen un par de días cada mes, esto si no están sin calderas, como el *Pilar* en Barcelona, y luego hacen el oficio de municipales un enjambre de barquichuelos de vela que, bien estudiada y analizada la cosa, quizás valdría más suprimirlos, pues, suponiendo que no hagan mal, al menos resultaría una economía, ya que tanto se buscan las economías en la Marina de esta llamada nación marítima. Estos buques guardacostas se interesan más en la busca de bultos de tabaco, con lo que tienen un tanto de comisión, que en perseguir harapientos pescadores, con lo que no pescan ni una peseta, y en cambio se crean enemigos en la localidad.

Todos los años hay en las aguas de Barcelona terribles peloteras entre los pescadores de la localidad y una verdadera nube de pescadores valencianos y alicantinos, que en miserables barcas vienen todos los veranos á barrer la poca pesca que hay en estas aguas, sin conciencia alguna, llevados por la esperanza de comer á costa del mercado de la capital del antiguo principado. A bordo de cada barca van hombres, mujeres, chiquillos, gatos y perros, amén de otros animales menos visibles; aquello es el arca de Noé; sólo se come de lo que se pesca, con aditamento de algún tomate y melón; lo extraño es cómo cada barca no resulta un foco de cólera.

Con la ley vigente de reclutamiento del Ejército y Marina no es ninguna ventaja inscribirse como hombre de mar, y al decir esto, nos referimos al tiempo normal de paz y no al período tan excepcional como desventurado que nos affige en estos momentos. El terrestre está en las filas un año, dos todo lo más, y si tiene oficio ó un mediano empeño no hace guardias y sólo viste el uniforme en las revistas. En cambio el inscrito ha de cumplir los cuatro años de compromiso á bordo y en Ultramar la mayoría de las veces. ¿Qué ventaja tiene hoy el hombre de mar? Ninguna absolutamente; no goza de ninguno de los beneficios que le concedía la Ordenanza de matrícula.

Hé aquí por qué viendo el marinero invadido su campo, en la pesca, á bordo, en el muelle y en todas partes por el terrestre, prefiere también ser terrestre oficialmente y va á la mar cuando le conviene. Esto es un estado de transición entre el período marítimo y el terrestre; ahora ya son menos los marinos terrestres; dentro de poco ya no habrá marinos.

El personal verdaderamente marítimo desaparece de una manera que merece la atención de los poderes públicos. Poblaciones que antes mantenían una matrícula numerosa de gente de mar, como la antes mencionada de Canet, hoy ni siquiera pueden mantener unas cuantas barcas de pesca, y aun éstas contando con el auxilio de los terrestres, hasta de los gitanos. Pueblos en otro tiempo tan ricos como Masnou, Vilasar y Lloret, cada uno de los cuales tenía más de cien buques de altura, con las tripulaciones hijas de la localidad, desde Capitán á paje, hoy ya va siendo una excepción encontrar marinos; el ruido de los telares sustituye al martilleo del astillero, y aquellas playas antes tan risueñas, sirviendo de paseo á los marinos y pobladas de numerosos pescadores, ahora se encuentran solitarias, pues para la generación actual el húmedo aire del mar da jaqueca y reuma; sólo algún viejo marino, sentado en la playa y mirando el mar de su vida, contempla los últimos días de la tan acreditada marinería española.

La ruina de las pescas marítimas lleva en sí un gran problema económico y político.

Sin pescadores no habrá luego marineros, y sin marineros no puede haber Marina militar ni mercante, pues sería una grande inconveniencia política que nuestras naves mercantes estuvieran tripuladas por extranjeros, y es un error que tiene algo de inhumano llevar los hijos del terruño á las baterías de los acorazados. En poco tiempo he visitado dos casas de campo situadas en lo más áspero de las Guillertías, que forman una de las regiones más quebradas de la Península, en las que he visto dos hijos de las mismas licenciadas de Marina. El oírles causa profunda pena, pues es un verdadero horror el que tienen al mar. Estoy segurísimo que aquellos infelices, tanto en un temporal como en un combate, hubieran sido á bordo dos estorbos; la suerte para ellos y para la Marina fue que no se movieron de nuestras costas. Y he dicho inhumano, porque tantas veces mencionado Sr. Salas, en su precioso libro titulado *La matrícula del mar*, inserta unos documentos y un estado del Hospital militar de San Carlos que espantan, al leer la fa-

ilidad con que los terrestres adquieren afecciones cardiacas cuando se les embarca contra su voluntad.

Cuando á todas las naciones marítimas preocupa el problema de tener tripulaciones idóneas, haciendo sacrificios cuantiosos para fomentar las industrias pesqueras, de donde sale la marinería, manteniendo escuelas de aprendices marineros y pagando muy caros los reenganches de buenos marineros, en nuestra pobre España no nos preocupa este asunto de tan inmensa gravedad. Para nosotros, la Nación será marítima cuando vea reunida una Escuadra de una docena de acorazados, así vaya tripulada por molineros manchegos ó pastores de las Batuecas; no comprendiendo que los buques se adquieren con moneda, y todo el oro del mundo no es capaz de improvisar una tripulación con gente terrestre.

Mi tan queridísimo amigo D. Víctor Concas, bien conocido por sus escritos en ambas Marinas, publicó hace poco un sustancioso artículo en *La Correspondencia de España*, en el que, filosofando sobre la importancia de la revista naval de Spithead, con motivo del Jubileo de la Reina Victoria, dice al mismo tiempo que España no dió importancia á la manifestación naval que tuvo lugar en aguas de Barcelona con motivo de visitar S. M. la Reina Regente la Exposición internacional de 1888. Y es verdad: no tan sólo no se dió importancia, sino que no vimos nada. Tomamos aquella fiesta tan solemne como quien se recrea en una parada, y el pueblo español visitó aquellos buques como se visitan las figuras de cera, ó se va al teatro *Guignol* ó al circo ecuestre. A coro se oía al pueblo ignorante y á los ignorantes que no son pueblo clamar contra nuestros Gobiernos y marinos porque, en vez de cuatro barquichuelos de madera, excepto el desgraciado *Reina Regente*, no presentaba España una Escuadra de acorazados como nos enseñaron Inglaterra, Francia é Italia; pero, á nuestro entender, estas Escuadras hay que tenerlas y mantenerlas gritando: ¡abajo las matrículas! al son del popular himno de Riego y sin que el presupuesto quede gravado ni en una peseta.

En España queremos tener marina resolviendo el problema de las tres B B B: bueno, bonito y barato, y esto es una quimera.

Los Ministros de Marina se van sucediendo, sin resolver el gran problema del renacimiento de la gente de mar. Todos se apresuran á poner nuevas quillas y hasta proteger con calor la creación de arsenales civiles, cuando no hay trabajo suficiente para los tres arsenales del Estado, y esto es para halagar á los senadores y diputados y tenerlos contentos, para que mañana en las Cámaras no digan á la marítima España que la Armada es un coche de lujo que debe suprimirse, cosa que se ha dicho muchísimas veces en prosa y verso y hasta quizá en música. Además, viste y *hace biografía* disponer la construcción de acorazados, y en cambio, resulta una gloria *oscura*, como los rayos Roetgen, gloria sin bombo, redactar un Código ó una ordenanza, que á los terrestres les importa un comino, y no da motivo para descorchar una botella de Champagne y largar una andanada de discursos de relumbrón.

El General Beránger es el que ha hecho más, en lo muchísimo que hay que hacer en este particular, prometiendo una prima de 50 pesetas por marinero español y por expedición á la pesca del bacalao en Islandia. Pero observo que este escrito ya pasa los límites de lo que permite EL MUNDO NAVAL, y por lo tanto, dejaré para otro artículo seguir discutiendo el tema que encabeza estas líneas, tal como lo comprende mi corto *magín*.

José RICART Y GIRALT

Barcelona 15-VIII-97.

LA LÍNEA DE MÁXIMA CARGA

CARTA ABIERTA AL EXCMO. SR. D. CESAREO FERNÁNDEZ DURO

Muy respetable amigo y señor mío:

En el núm. 6 de EL MUNDO NAVAL ILUSTRADO he leído, con el gusto que leo siempre todos los escritos que salen de su envidiable pluma, una noticia muy curiosa respecto la línea de máxima carga, debida á las Ordenanzas de fábrica de naos, que redactó el Almirante del Señor Rey D. Felipe II, D. Diego Brochero, y se publicaron en 1607. Estoy segurísimo que usted tendrá conocimiento de las Ordenanzas para la policía y gobierno de las naves mercantes de Barcelona, hechas por los prohombres de mar de dicha ciudad, y confirmadas por el Rey D. Jaime I en 1258, que en su art. VI disponen lo que sigue:

«Mandamos que ninguna barca de viaje cargue ni meta mercaderías algunas más arriba del vivo; y si cargare géneros de peso, no pueda cargar sino hasta la tabla media de *cantoval*; y que su patrón lleve el buque marinado y aparejado.»

Por lo tanto, las Ordenanzas formadas por los prohombres de mar de Barcelona son anteriores en la friolera de 60 años á las leyes inglesas que legislan, muy defectuosamente, sobre la línea de máxima carga.

Se repite de usted, como siempre, respetuoso amigo y admirador, Q. B. S. M.,

José RICART Y GIRALT

Notas diplomáticas.



Los objetos aparecen grandes ó chicos á nuestros ojos, no por ellos, sino por el punto desde donde los miramos. Con esta hoja de papel puesta á corta distancia de mi vista basta para ocultar el sol, el mar, el cielo y todo el universo visible, en suma. No debe extrañarse, por consiguiente, que, en medio de tantos acontecimientos como han ocurrido y ocurren, prescindamos de todo por lo pronto y empeemos por hablar de la llegada á España del Sr. Woodford, Ministro de los Estados Unidos.

¿Quién sabe, me digo yo, porque la esperanza es lo último que se pierde, si el Presidente Mac Kinley, resistiéndose á la corta aunque agitada porción de partidarios de los filibusteros que hay por desgracia en la Gran República, nos enviará á este representante suyo para orillar todas las dificultades y acabar con todos los disgustos que puede haber entre su Gobierno y el nuestro? ¿Tal vez venga su enviado á darnos la seguridad de que en su tierra, hasta donde las leyes de allí dan medios para conseguirlo, se impedirán en adelante las expediciones á Cuba de hombres, armas y municiones? ¿Quién sabe, por último, si será falso ó exagerado eso que se cuenta, y que tanto alarma al pueblo español, de que el Sr. Woodford viene á pedirnos que indemnice nos á muchas personas de males que se suponen que se les ha causado, y trae el propósito de intervenir en la política que en adelante hemos de seguir con los rebeldes de la Grande Antilla?

De todos modos, y aunque tuviese fundamento cuanto se presiente de poco agradable y lisonjero para España, conviene confiar en la sensatez, en la cultura y en la cortesía de los españoles, y dar por seguro que, ni ahora ni nunca, suceda lo que suceda, ha de faltar nadie en España á la hospitalidad y ha de olvidar el respeto que se debe á las personas, en cierto modo sagradas, que representan al Gobierno de una nación cerca del Gobierno de otra.

Digo esto porque ya he oído quejas, aunque no diré de quién, contra calificaciones poco benévolas que algunos periódicos han hecho del Ministro norteamericano y aun contra ciertos amagos ó conatos de manifestaciones hostiles. Todo ello lo considero completamente infundado y es de desear que siempre carezca de fundamento. En mi sentir, aunque el Sr. Woodford trajese por misión exigir de nosotros lo que más nos perjudicase y humillase, todavía su persona debiera ser respetada y acatada por su elevado carácter diplomático y afablemente recibida entre todos nosotros, como huésped ilustre.

A nosotros no sólo nos obliga á esto nuestra antigua nobleza y nuestra cultura secular, sino también la consideración de que en todas las naciones extranjeras el vulgo está, no sé por qué, prevenido contra nosotros, y la menor falta nuestra daría ocasión á interminables diatribas y á que las gentes extrañas se concertasen y aun se conjurasen para hablar en nuestro descrédito.

Las naciones que están en auge pueden incurrir en los mayores desafueros y nadie las critica, y si las critica alguien, no hay quien de la crítica haga caso, mientras que las naciones que fueron grandes y que se hallan decaídas y postradas no encuentran por donde quiera sino desapiadados acusadores y, si no injustos, severísimos jueces.

Repito que ya oí quejas contra la recepción hecha al Sr. Woodford hasta ahora, y quejas dadas por hombres de nacionalidades distintas. Poco se quejaron y censuraron, en cambio, pongo por ejemplo, cuando, no ya un representante de nuestra nación, sino nuestro mismo Rey fué insultado en París por las turbas, sólo porque había visitado al Emperador de Alemania y habla aceptado y recibido de éste el vano título de coronel de uno de sus regimientos. La ciudad que se jacta de ser el corazón y el cerebro del mundo puede permitirse tales desahogos, pero España ni puede, ni quiere, ni debe, y más vale que nunca se los permita.

No obsta nada de lo expuesto á que nuestro Gobierno, sea quien sea el Ministro de Estado, cuando llegue la ocasión, se resista á toda exigencia impertinente, venga de donde venga. La más extremada finura y la serenidad, la calma y la templanza suave, lejos de desautorizar una negativa, le prestan el valor y el vigor de lo que se hace con reposo y con deliberado propósito y no *ab irato*.

No pocas de las reclamaciones que hará acaso el Sr. Woodford tendrán que fundarse sobre nada sólida base: sobre una base que, á mi ver, tenemos el perfecto derecho de desbaratar, desbaratando así radicalmente todo cuanto sobre ella se levante y se sustente en ella. Me refiero á la declaración de 1877 hecha por un Ministro de Estado español, que ni siquiera era el Ministro en propiedad, sino Ministro interino, que no ha sido ratificada por nuestro Poder legislativo y que no tiene, por consiguiente, fuerza alguna, y es ó debe ser lo que vulgarmente se llama un *papel mojado*. Por la susodicha declaración, en que convinieron nuestro Ministro de Estado y el representante entonces en Madrid de la gran república, este último concede á los españoles que residen en su

tierra los mismos derechos que tienen allí los ciudadanos ó naturales; pero, en cambio, por alucinación ó por complaciente debilidad de nuestro Ministro, nosotros concedemos en Cuba á los *yankees* que allí residen algo á modo de fuero privilegiado que les hace superiores en todo al ciudadano español, que casi les sustrae al poder de nuestra justicia y que casi les asegura la impunidad para todo lo que hagan con el propósito de subvertir el orden público en la Isla y de sustraerla á nuestro dominio.

¶ Hacer, pues, una declaración contraria á la de 1877, ó invalidarla, ó más bien declararla nula, sería acto justísimo y fácil, el cual quitaría todo valor á las reclamaciones del Sr. Woodford, dado que las traiga, como se sospecha.

Pero, aun sin ir tan lejos, entiendo yo que el Gobierno español puede defenderse, no ceder en muchos casos á las reclamaciones y tildarlas de injustas.

La gran mayoría de los que en Cuba se llaman ciudadanos americanos no lo son legítimamente: son ciudadanos españoles, son cubanos disfrazados de *yankees*. Han residido en Tampa ó en Cayo Hueso sólo algunas semanas ó algunos días, sin cumplir con el requisito de cierto número de años de residencia que es indispensable para ser ciudadano de la Unión, se han vuelto luego á Cuba con su carta ó diploma de ciudadanía y, valiéndose de ella, han conspirado, han tomado las armas contra la madre patria, nos han hecho la guerra y han saqueado é incendiado pacíficas poblaciones y bien cultivados y fértiles campos. Después, cuando estos descastados y renegados enemigos han caído en nuestro poder y España ha querido y debido castigarlos, ellos han interpuesto su mal adquirida carta de ciudadanía, han impetrado el auxilio de la gran república y han solido quedar impunes, cuando no han sido, además, recompensados con dinero é indemnizados hasta de las extorsiones y sustos que el Gobierno español ha podido darles.

Infírese de lo dicho que, hasta persistiendo en vigor la declaración absurda de nuestro Ministro en 1877, muchas de las reclamaciones á que ya hemos cedido ó á las que tememos que se ceda en adelante son injustas, atentatorias á nuestro dominio en Cuba y contrarias al crédito y al respeto que debe infundir allí la autoridad de nuestro Gobierno, á quien se deja, cediendo á ellas, burlado y desalmado.

Yo, lisonjeándome de no dejarme cegar por la pasión, tengo muy alto concepto de la gran nación norteamericana, y doy por seguro que si nos resistimos con la debida energía á las reclamaciones infundadas de su Gobierno, la mencionada nación reconocerá al cabo la injusticia de tales reclamaciones y hará que su Gobierno las retire. Es inverosímil, es imposible, en mi sentir, que nación tan poderosa, generosa y rica como la creada por Jorge Washington se alucine hasta el extremo de querer abusar de fuerzas desmedidamente superiores para hacer pasar lo injusto por justo y para seguir fomentando en Cuba una larga guerra civil que no sólo arruina aquella isla y empobrece y debilita á España, sino que también perjudica al comercio y á la riqueza de otras naciones. Y como no cabe duda de que en Cuba, ó no hubiera sobrevenido la rebelión, ó no hubiera tomado el incremento que hoy tiene sin el decidido apoyo de no corto número de *yankees* alucinados ó codiciosos, también es indudable que terminaría la rebelión y se pacificaría al punto la Isla, no bien el Gobierno del Presidente Mac Kinley procurase, en vez de apremiarnos con reclamaciones, evitar que muchos de sus gobernados sostuviesen en su propio territorio el foco, el arsenal y la reserva de los rebeldes de Cuba.

Lamentan no pocas personas, y he de confesar que me cuento entre ellas, el aislamiento y desamparo en que está España, años hace, sin contar con ninguna potencia amiga y aliada que le preste apoyo y que haga, si no imposible, difícil que otra potencia, con relación á España cinco ó seis veces mayor, quiera imponérsele, sin fundado motivo. Si en este aislamiento hay falta que censurar, la falta es común á los varios Gobiernos que se han sucedido y no á uno solo. Yo convengo, además, en la dificultad extremada que había y que hay en elegir aliados con acierto y contando con la aprobación unánime, ya que no con el aplauso de los españoles. De ellos habría acaso quien prefiriese la alianza francesa, quien optase por la alemana y quien se inclinase á conservar la neutralidad con relación á las naciones del continente europeo y á buscar y á ganar con empeño el favor de la Gran Bretaña, comprometiéndose á pagarle bien en caso necesario. Esto último, dado caso que nuestros hombres de Gobierno no repugnasen el exponer á su nación á peligrosas aventuras, sería quizás lo más atinado, porque nuestros intereses son pocos ó ningunos en el día en la tierra firme y centro de Europa, mientras que todas nuestras aspiraciones, miras de aumento y justo empeño de conservar lo que poseemos, ó está en regiones ultramarinas, ó en puntos donde Inglaterra pudiera ser mejor que nadie nuestro sostén, y es, indiferente ó contraria, la mayor rémora para nosotros.

Como quiera que sea, en un artículo recientemente publicado en la *Revista de Ambos Mundos*, y donde el Sr. Benoist hace un brillante, discreto y merecido elogio de Cánovas, se atribuyen á nuestro eminente hombre de Estado una explicación y una justificación, muy ingeniosas como suyas, del aislamiento en que vivimos. Confieso que el razonamiento atribuido á Cánovas no me convence, pero voy á citarle aquí por curioso y porque demues-

tra, si no la imposibilidad, la dificultad de hallar poderosos aliados. Y esto, no sólo por el recelo que inspira siempre la sentencia del fabulista latino, *nunquam est fidelis cum potente societas*, sino también por el papel desairadísimo, que Cánovas exageraba, á que tendría que rebajarse la decaída nación de los Reyes Católicos y de Felipe II convertida en pretendiente de alianzas y exponiéndose á desdenes y repulsas. Paréceme, no obstante, que esta última razón está contradicha por hechos recientes, y que repulsas y desdenes se evitan casi siempre cuando el que pretende es oportuno y hábil y acierta á dar ó á ofrecer algo á su debido tiempo. Valga por ejemplo el Piamonte, vencido y multado por Austria, con el erario exhausto, expatriado su heroico Rey y muerto luego por el dolor de su derrota; y sin embargo, el Piamonte pudo enviar y envió 30.000 ó 40.000 soldados á Crimea, y está le valió, sentarse en el consejo de las grandes naciones y echar allí los cimientos sobre los cuales levantó pronto su ulterior grandeza y vino á enseñorearse de Italia toda.

No se extrañe que hable yo de alianzas, porque éste es el asunto que atrae más en el día la atención general. Nadie ignoraba, desde hace ya bastantes años, la existencia de la triple alianza. Alemania, Austria é Italia hace años que están unidas, jactándose de ello y asegurando que por virtud de esta unión sostienen la paz en Europa y casi en todo el mundo. Francia y Rusia no han querido ser menos y se han propuesto cooperar con iguales fuerzas al sostén de la paz. No ha sido breve el período, digámoslo así, de *fírteo* ó noviazgo entre estas dos grandes naciones. ¿Habrá al cabo consorcio ó no le habrá entre ellas? Esto se preguntaban los extraños al notar los requiebros, ternuras y suspiros que se enviaban, á través de Alemania, desde un extremo á otro de Europa. Eran como las palmas, que desde lejos se enamoran. Nadie, con todo, se atrevía á afirmar que Francia y Rusia estuviesen ya aliadas. Ni la visita del Zar á París bastó para persuadir á las gentes de que fuese ya un hecho la alianza franco-rusa. Ha sido menester la visita del Presidente de la república, Félix Faure, para que todos se convenzan de que es un hecho. El entusiasmo del pueblo ruso por los visitantes franceses no ha sido menor que el entusiasmo del pueblo francés por los visitantes rusos. Las fiestas de ahora no han sido menos espléndidas y alegres que las de entonces. Los brindis, en los sucesivos festines, han sido cada vez más significativos: primero en Peterhof, después en Krasnoie-Sélo, y por último el que hizo el Emperador Nicolás II, contestando al Sr. Faure, que elogiaba al ejército ruso al terminar una gran revista. El Zar llamó *camaradas* á los soldados franceses. Y esto acaso prueba el propósito del Zar de que el consorcio sea eficaz si la ocasión se presenta. De aquí el entusiasmo de los periódicos franceses, cuyos artículos, celebrando la unión, parecen epitalamios, y ensalzando el triunfo de su diplomacia, parecen epinicios.

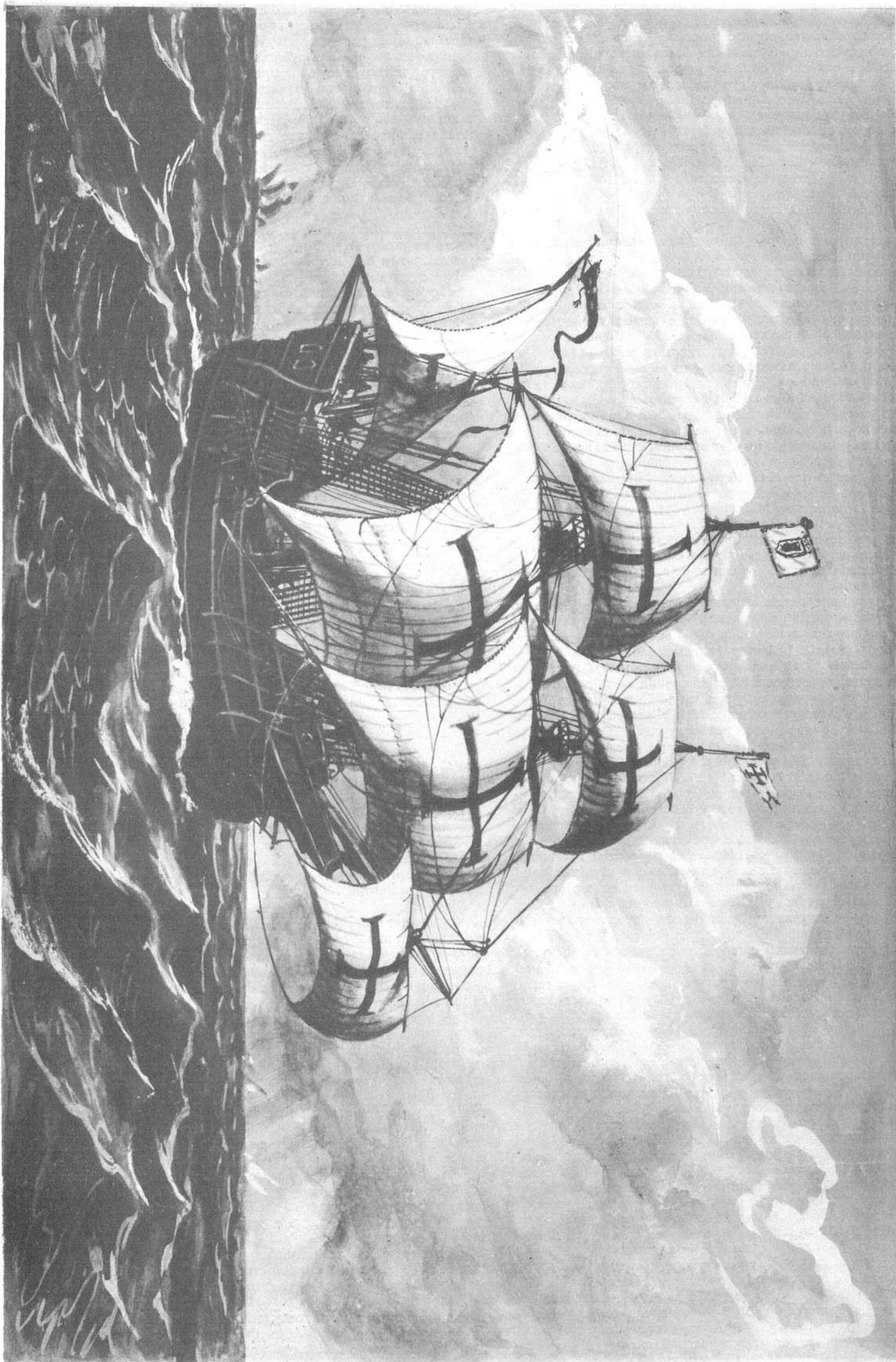
Preténdese, no obstante, que este triunfo estaba ya preparado por el anterior Emperador Alejandro III, ofendido de la política del Príncipe de Bismarck y receloso de la alianza de las tres potencias centrales.

Lo que ahora faltaría para colmo de ventura de las cinco grandes potencias de nuestro continente sería que los Emperadores de Alemania y de Rusia echasen, como vulgarmente se dice, pelillos á la mar, olvidadas ofensas ó agravios si los hubo, y acabasen por convertir las dos contrapuestas alianzas, triple y doble, en una sola y quintuple alianza.

Algo se ha escrito y fantaseado ya sobre esto, columbrándose de resultados un semidesarme general, ó sea una disminución de los ejércitos enormes que hoy se sostienen, con que se amenazan unos á otros, y cuyo sostenimiento es carga tan costosa para algunas naciones, que apenas se comprende cómo pueden llevarla encima y no caen derribadas por el peso de las armas, aunque inactivas, abrumadoras.

Inglaterra, entre tanto, á pesar de estas alianzas dobles y triples y con la vaga y risueña esperanza de ser quintuples, todavía queda sola y sin aliarse con nadie. Sin duda por su riqueza, por su brío, por estar cercada de mar y por tener un inmenso poder marítimo, Inglaterra entiende que se basta á sí propia; pero si no lo entendiéese bien, pudiera intentar y lograr acaso hacerse el núcleo de otro tercer grupo de aliados, buscándolos en Suecia, Noruega, Dinamarca, Países Bajos, Portugal y España, ya que no también en las repúblicas americanas, que fueron un día colonias españolas ó inglesas.

Por lo pronto, aunque Inglaterra está separada y no entra en el concierto franco-ruso, ni en el concierto triple de las tres grandes naciones centrales, se junta con las cinco para determinados fines. Así están concurrendo las seis grandes potencias al dificultoso arreglo de la cuestión greco-turca, en la cual, por ser menester el voto unánime de las seis grandes potencias, cada día se ponen nuevos obstáculos que atajan el camino para llegar al término deseado. Creíamos ya que estaba convenido, siguiendo el parecer de Alemania, que el ejército turco iría evacuando la Tesalia por partes, según los griegos fueran también pagando por partes y en distintos plazos la indemnización de guerra; pero ahora se dice que la Gran Bretaña quiere que prevalezca otro método muy distinto. La ocupación de la Tesalia y el pago de la indemnización no guardan relación entre sí, según los ingleses. Los turcos deben,



Marina histórica.—La nao SAN GABRIEL, de Vasco de GAMA.



pues, evacuar inmediatamente la Tesalia, y después ya se tratará de que paguen los griegos, si pueden. A la verdad que en las guerras internacionales persiste una barbarie que en los combates singulares ha desaparecido, de suerte que el duelo viene á ser un adelanto, ya que no se evite que los hombres riñan. En el duelo singular, los testigos ó padrinos igualan las fuerzas, y luego que los adversarios combaten, no consienten que el vencedor despoje de sus bienes al vencido, ni menos que el vencido, sobre la pena de serlo, tenga que pagar al vencedor lo que éste calcule ó imagine que le costó vencerle, y hasta lo que gastó de tiempo y de dinero adiestrándose en la sala de armas y en el tiro de pistola. Verdad es, por otro lado, que esto tiene para las guerras internacionales la ventaja de impedir que sean frecuentes, ya que el vencido, sobre quedar apaleado, tiene que quedar también arruinado y saqueado, aunque de una manera fina y diplomática y no brutalmente, como en lo antiguo.

Y es asimismo verdad que rara vez las guerras internacionales tienen por motivo, como los duelos, un punto de honra, tomar satisfacción de un agravio. El motivo de las guerras se parece más al de los pleitos que al de los duelos: es para adquirir ventajas materiales ó para conservar, recuperar ó dilatar el dominio.

Si en esta ocasión, pues, los griegos, por pobres, son poco condenados en costas, y si, además, los turcos no recobran y ganan dominio alguno, no puede negarse el descontento natural de los turcos al considerar que las seis potencias les hacen harto infructuosa la victoria.

De aquí la agitación que se nota en Turquía, aumentada ya por los recelos que Bulgaria inspira, ya por los conatos de rebelión de que dan indicios los armenios, ansiosos de vengar los horrores y matanzas que los turcos hicieron con ellos el año pasado. Entre tanto, así el ejército turco como el partido musulmán más intransigente se muestran quejosos del poquísimo fruto que de la lucha y de la victoria han alcanzado. Adoptando el método de los anarquistas, ora sean los agraviados armenios, ora sean los musulmanes fanáticos, arrojan bombas de dinamita en los más importantes edificios de Constantinopla, se temen motines y saqueos de los musulmanes contra los cristianos y, aterrados los mercaderes, no se atreven á abrir las tiendas en aquella capital, y en ella, así como en todo el imperio turco, reinan la inquietud y la zozobra y se presienten sangrientos y terribles disturbios.

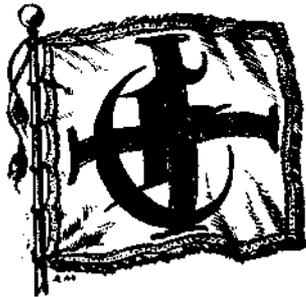
¡Quiera el Cielo que los presentimientos sean vanos, que el Oriente de Europa y el extremo occidental de Asia se tranquilicen y que, ya que el imperio turco persista, que acabe por civilizarse!

JUAN VALERA

8 de Septiembre.

EL CAMINO DE LA INDIA

ANTECEDENTES Y PREPARATIVOS



En el año de 1897, en que trazamos estas líneas, se cumplen 400 desde que tuvo efecto uno de los sucesos más gloriosos y de más importancia para el vecino reino lusitano: el descubrimiento de la ruta marítima que conducía desde Europa hasta el extremo Oriente.

La Europa y el Asia no se desconocían mutuamente ni se habían desconocido nunca en el sentido de ignorar su existencia, pero las relaciones de sus habitantes, limitadas en el siglo XV al comercio terrestre, con el pequeño auxilio que podía obtenerse de la navegación costera hasta el fondo del Mediterráneo, adolecían de aquella flojedad impuesta por la carencia de vías practicables y de rápidos medios de comunicación, siendo aún de admirar que, á través de las extensas regiones del Asia, poco habitadas en algunas comarcas ó habitadas en otras con exceso por razas ó salvajes ó incultas, pudiera sostenerse aquel comercio por el molesto é inseguro medio de las caravanas.

No eran, sin embargo, tan escasas las relaciones ni tan impracticable la comunicación terrestre que dejase de haber conocimiento, siquiera inexacto por lo exagerado, de las grandes riquezas que atesoraba el Oriente, principalmente en piedras, telas y en especiería, motivo suficiente para excitar la codicia de los europeos, ávidos á la vez por aquel tiempo de correr aventuras, á que prestaban gran estímulo las narraciones maravillosas de los escasos viajeros que, como el veneciano Marco Polo, Mendeville y

otros, habían tenido la fortuna de regresar ilesos después de recorrer la vieja Persia, el Indostán, el Cathay, como entonces se llamaba la China, á lo menos en su región septentrional y hasta las islas de Zipango ó Japón, en donde parecían encontrarse los confines orientales del mundo conocido y en donde por entonces habría podido designarse otro par de columnas naturales que soportaran con igual fundamento nuestro famoso *non plus ultra* de Occidente.

Ni al Oeste de Europa ni á Oriente de Zipango se sospechaba que pudiera encontrarse un continente de 3.000 leguas de extensión, atravesado en dirección de Norte á Sur, poblado y aun organizado en poderosas monarquías, que á su vez ignoraban la existencia del Asia y de la Europa.

Los asiáticos, menos civilizados según unos, ó más desdeñosos según otros, no se preocupaban de lo que pudiera ocurrir en la lejana Europa, ni menos se arriesgaban por averiguarlo en peligrosas expediciones en dirección al Occidente.

Los europeos, más civilizados según unos, ó más codiciosos según otros, ansiaban conocer y poseer los fabulosos tesoros del remoto Oriente, y en persecución de ellos arrostraban gustosos todas las privaciones y peligros, que casi constituyen la vida de aventuras, descubrimientos, conquistas y proezas, hoy apenas comprensibles y que pasaron como cosa corriente en los heroicos tiempos de la Edad Media.

Venecia, Génova y otras naciones del Mediterráneo marchaban á la cabeza de este movimiento explorador y comercial hacia el Oriente, y sus naves llegaban hasta el fondo del Mediterráneo, en donde, detenidas por la barrera inranqueable de Suez, dejaban á los exploradores y traficantes la prosecución de sus expediciones sobre tierra firme, mezclándose á ellos otra corriente de mercaderes berberiscos que, siguiendo la costa africana del Mediterráneo, guiados también por los estímulos del lucro, diseminábanse por las orillas del mar Rojo, ya por la vieja Arabia, el golfo Pérsico y la India, ó por el viejo Egipto, el caudaloso Nilo, el casi desconocido reino de Abisinia y la inexplorada costa oriental del continente africano, desde donde algunos se trasladaban por mar en barcos del país á los dominios del misterioso Preste Juan de las Indias.

Era, por consiguiente, de una importancia suma encontrar una ruta marítima que permitiese llegar desde los Estados de Occidente hasta las Indias orientales, cargar en éstas su rica especiería, sus perlas y sus telas y venir á depositarlas sobre los muelles de la vieja Europa.

España y Portugal, sobre todo, naciones en que el espíritu aventurero ejercía verdadero predominio, no podían ver, ni aun con mediana resignación, que las pequeñas repúblicas del Mediterráneo ejercieran una especie de monopolio respecto á las riquezas y al comercio de las Indias.

Limitábase entonces la navegación á la proximidad de los continentes, y aunque la brújula era hacía tiempo conocida, no estaban aún bien determinados sus errores, ni constituía, comparada con las perfecciones del día, sino un instrumento relativamente tosco, en el que la generalidad de los navegantes no se atrevían aún á depositar su entera confianza para largas navegaciones de altura.

Colón, que pretendía conocer cuanto hasta entonces era conocido respecto á la figura y extensión de la corteza habitable de nuestro globo, y á quien, según su propia expresión, *fizó el Señor bondoso en la marinera, le dió lo que abastaba en astrología e le proveyó de ingenio en el ánimo e manos para dibujar esferas y en ellas las ciudades, ríos e montañas, costas y puertos, todo en su propio sitio*; pero que, sin embargo, desconocía las verdaderas dimensiones del planeta, tuvo bastante fe para creer que, partiendo de Europa y navegando sin cesar hacia el Oeste, la forma esférica de la tierra le aseguraba llegar en más ó menos tiempo á la India por su parte oriental, y á no haberse atravesado en su camino el no pequeño obstáculo de la existencia del continente que hoy se llama americano, es indudable que, situado en las Canarias y navegando hacia el Oeste, si no en siete semanas en veinte, hubiera realizado su propósito de arribar á las islas de Zipango ó al continente chino, sin otro error de cálculo que el de la duración de su viaje, error que encontraría su disculpa, ya en que nuestro planeta fuese mayor de lo que el gran Colón imaginara, ó ya en que el continente asiático no se extendiese tanto hacia el Oriente como había hecho creer la fantasía ó el cansancio de los pocos viajeros que aseguraban sin testigos haberlo recorrido.

Pero aun eliminando el natural é infranqueable obstáculo del continente americano, y dejando á las carabelas de Colón el camino expedito á rumbo fijo hasta las costas orientales de la India, ¿hubiera sido posible realizar tan largo viaje con aquellas pequeñas naves preparadas para una corta travesía? ¿Hubiera periculado la expedición por falta de alimentos, engolfada en las inmensas soledades de aquel mar para ellos sin orillas, ó hubiera concluido por falta de paciencia en horrible tragedia quizás por siglos ó por siempre ignorada?

Pregunta es ésta á que afortunadamente no es necesario responder.

El continente americano atravesado en mitad del camino impi-

dió la llegada á las Indias orientales; pero á la vez que hacia fracasar un intento que parecía asombroso, dejó asombrado al viejo continente, mostrándole otro nuevo que duplicaba el mundo, la humanidad, las riquezas, la ciencia y el concepto de la grandeza del espíritu humano, que á sí mismo no se creía capaz de los progresos que había de realizar después.

La ruta marítima de las Indias orientales navegando al Oeste no quedó, sin embargo, trazada, ni había de quedar en muchos años, hasta que Magallanes, costeaando el *obstáculo magno*, fué á encontrar el estrecho que había de hacer su nombre inolvidable.

Ignorábase á punto fijo qué era lo que Colón había descubierto. Pesábale quizás al Rey de Portugal no haber aceptado los ofrecimientos que aquél le hiciera antes que á los Reyes Católicos; pero ya fuese por aquella duda acerca del resultado, ó por la fe con que D. Juan II acariciaba su proyecto de llegar á las Indias navegando hacia Oriente en torno del continente africano, persistía en su intento, del que nunca se había apartado, desde que en 1484 hizo sustituir por el nombre de *Boa Esperanza* el tétrico de *Tormenteiro* con que Bartolomeu Díaz había señalado lo que parecía ser y era en efecto el límite meridional de la tierra africana.

No quiso Dios, empero, conceder á aquel perseverante monarca lusitano la dicha de ver confirmado lo que su intuición había previsto y perseguido con tal fe; pero después de muerto, aquella germinó más tarde y *el gran Manuel*, su sucesor, pudo agregar á sus dictados el de *Afortunado*, con que la historia le conoce por haber visto el término de los afanes con que la nación se había asociado á los deseos del soberano durante el anterior reinado.

Apenas empuñado el cetro, se aplicó D. Manuel á preparar la nueva expedición que había de reanudar las exploraciones en busca de la anhelada ruta de las Indias.

Los hombres más expertos y entre ellos el mismo ya nombrado Bartolomeu Díaz, que había doblado el tormentoso cabo algunos años antes, fueron llamados á consejo y después de un estudio maduro convínose en que para esta clase de exploraciones no era conveniente emplear flotas numerosas que, aparte de su mayor coste, exponían innecesariamente á posibles peligros gran número de hombres atrevidos y expertos que podían ser utilizados con mayor provecho en simultáneas y análogas empresas; que tampoco eran convenientes embarcaciones de gran porte y menos de gran calado, que habiendo de navegar por mares desconocidos corrían mayores riesgos que las de porte reducido; que debían preferirse buques de grandes llenos y aparejo redondo á los de formas finas y aparejos latinos, porque destinándose á largas navegaciones en que serían menos frecuentes y necesarios los barloventeos á bolina ceñida que las empopadas y necesitándose de espacios aprovechables para vituallas y desahogo de las tripulaciones en tan largas travesías, ofrecían más ventajas los de la primera condición.

En su consecuencia se dispuso la construcción de dos naos especiales para tan importante objeto, á las cuales se unieron otros dos buques adquiridos entre los del comercio, confiriéndose el mando de los cuatro que habían de componer la flota al experto marino portugués Vasco da Gama, natural de Synes, hijo de Esteban, alcaide de su castillo, y de Isabel de Sodre, que por entonces sólo había de llevar el título de *Capitán mayor*, pues el de Almirante no le fué conferido hasta su segundo viaje en 1502.

El distinguido marino y escritor portugués Joao Braz de Oliveira publicó en 1892, precisamente cuando se trataba en España de reconstruir la nao *Santa María*, de Colón, un curioso folleto titulado *Os navios de Vasco da Gama*, en el cual, y después de prolijas investigaciones y de lamentar que su patria no hubiese conservado modelos ó diseños exactos de tan gloriosas naves, deduce como consecuencia de su estudio las condiciones de los cuatro buques, que eran los siguientes:

El *San Gabriel*, de ciento veinte toneladas, iba mandado por el Capitán mayor, llevando de piloto al famoso Pedro de Alenquer.

El *San Rafael*, de cien toneladas, iba á cargo de Paulo da Gama, hermano de Vasco, llevando por piloto á Joao de Coimbra.

El *San Miguel*, más conocido por el *Berrio*, de cincuenta toneladas, lo mandaba Nicolás Coello y llevaba por piloto á Pedro d'Escollar.

Una nave de carga, cuyo nombre no menciona, de porte de doscientas toneladas, comprada por el Rey á Aires Correa, mandada por Gonzalo Núñez, fiel servidor de la familia Gama, y especie de urca portadora del repuesto de bastimentos, aguada y baratijas destinadas al cambio con los productos de los países que iban á recorrer y obsequios para sus caciques ó reyezuelos.

Según el citado marino portugués Sr. Braz d'Oliveira, las dos naos fueron construídas en Portugal con maderas del reino, siguiendo las indicaciones de Bartolomeu Díaz y Juan Infante, conocedores de los mares á que se destinaban, y dada la configuración de los buques de aquel tiempo y tomando como unidad de volumen el *tonel* de 7 palmos de altura y 5 1/2 en su mayor diámetro, calcula que las dos naos, construídas especialmente para el viaje, no excederían de 19 metros de eslora total, 6 de manga y 3 de puntal.

Los cascos iban embreados exteriormente, y el aparejo compo-

niase de tres *mastros* ó palos enterizos: el mayor, en *candela* ó vertical, y el trinquete con alguna inclinación á proa, llevaban *papafigos* ó velas mayores con bonetas y gavias cuyos bolsos se recogían al aferrarlas en cofas de figura de cestos: en el de mesana sólo llevaban una vela latina que se cazaba en arbotante ó verga fija y saliente por la popa y en el bauprés la cebadera, teniendo todas ellas la cruz de Cristo dibujada en color rojo por su cara de proa.

Ambas naos iban convenientemente artilladas con piezas de bronce, que disparaban *pelouros de pedra e ferro*.

El *Berrio* ó San Miguel era una carabela latina aparejada como tal; pero con ser la nave más pequeña y más débil, fué la elegida por la Providencia para llevar á Portugal la noticia feliz del hallazgo de la anhelada ruta de las Indias.

La tripulación de los cuatro buques ascendía á 160 hombres, incluyendo los de armas, y á diferencia de los que habían tripulado las naves de Colón, excepto algunos presidiarios destinados al peligroso oficio de exploradores en los países desconocidos, los demás eran gente escogida, de honrosos antecedentes, y durante la expedición se les asignaba doble sueldo que el habitual en Europa.

No ha quedado bastante esclarecido el color de las banderas, que desde luego no era la actual enseña portuguesa, adoptada con posterioridad; pero por las noticias vagas que se conservan, parece lo más probable que la nao de Vasco la llevaba blanca con el escudo de armas de Portugal como insignia de mando; y las demás de igual color con la cruz de la orden de Cristo en rojo y de igual figura que la ostentada en las velas.

Dispuesta así la expedición y provisto Gama de una carta de su soberano dirigida al misterioso *Preste Juan de las Indias*, esperó en Lisboa á que se le uniera otra flota que á las órdenes de Bartolomeu Díaz, descubridor del *Tormenteiro*, iba entonces destinada á la costa de Mina, en Guinea, y con la cual debía navegar en conserva hasta la línea equinocial.

Tales fueron los aprestos que con gran entusiasmo y constancia, pero con pausado y conveniente estudio de su objeto, se hicieron en Portugal bajo la dirección y vigilancia de los hombres más expertos de mar y con la decidida protección del Rey D. Manuel, cuyo ejemplo y afición á los grandes descubrimientos alentaba el general espíritu de la nación portuguesa y la impulsaba por senderos de gloria en que pocas naciones pudieran ostentar títulos más legítimos á la consideración del mundo.

En otro artículo describiremos los pormenores del viaje hasta ver realizado el empeño tenaz de trasladarse sin tocar la tierra desde los muelles de Lisboa hasta las playas de la India.

RAMÓN AUÑÓN Y VILLALÓN
Capitán de Navío de 1.ª clase.



LA PESCA DE ALTURA

EN el último artículo que sobre pesquerías de altura escribíamos en esta revista, decíamos: «España debe restablecer sus antiguas pesquerías de altura». Es muy fácil proponer tal cosa; pero cuando solamente una persona habla sobre algo determinado, sucede por regla general que nadie toma nota de lo que dice, tanto más cuanto que el que habla es una persona sin otro mérito que el de haber navegado continuamente la mitad de la vida de un hombre, si á esto se puede llamar mérito. De modo que, indudablemente, sería oportuno conocer la opinión de personas ilustres sobre una navegación que se considera muy ventajosa para España, y vamos á copiar textualmente lo que una autoridad tan competente como la es don Nicolás de Sorraluz Zubizarrete dice acerca de este particular, tan importante para la Nación:

«Si las consideraciones que sugiere el recuerdo de los hechos históricos me han llamado vivamente la atención acerca del asunto de que me ocupo, es también cierto que ha excitado en

mí interés y picante curiosidad el comienzo de la importante obra intitulada *Memoria sobre la industria y legislación de pesca*, Madrid, 1876, por los Sres. Javier de Salas y Francisco García Solá, que tengo á la vista.

En efecto, si en esta dicha obra no hubiera yo visto estampados los dos párrafos con que principia el «Proyecto de una carta», habría procurado inventarlos en parecidas palabras y sentido, pues que tan al caso vienen para el fin que me propongo. Pero ya que me ha ahorrado este trabajo, estampo los dos precitados párrafos siguientes:

«Como hay seres hay cosas que en vez de agua de bautismo reciben agua lustral y un nombre por epítáfico para recordar al mundo que nacieron muertas. Una de tales cosas puede ser un libro, y libro tal el que se titula *Memoria sobre la industria y legislación de pesca*.

»Hé aquí el epítáfico en la portada, y apenas visto, soltará el volumen con irónico desdén el mundo sabio, el mundo literato, el mundo oficial, y nada se dice del resto del mundo porque no lee, ya por no saber, ya por no perder el tiempo.»

Siguiendo en esta parte al mismo autor, transcribo también su tercer párrafo, que es de tanto interés como oportunidad; dice así:

«Mas por si alguien ha podido llegar hasta aquí, le suplicaremos que escuche y pare mientes hasta ver si la pesca es asunto tan baladí como á primer juicio creen todo género de personas.»

Con gusto trasladaría también las 42 páginas que dedica á este mismo asunto, si no temiera haber de alargarme demasiado. Séame al menos permitido ocuparme de algunos trozos del citado «Proyecto de una carta», cuyo autor, siempre modesto y, sin embargo, brillante siempre su pluma, ha sabido presentar este punto de la pesca, á pesar de lo que dice en los dos preindicados párrafos primeros, de una manera tan satisfactoria cuanto agradable por la serie de chispeantes hipótesis y comparaciones que á la vez lo hacen instructivo.

Y como en el mismo citado proyecto se habla también de la pesca de bacalao, parte muy importante de la agricultura del mar, que los extranjeros nos llevan, término medio, cerca de 20.000.000 de pesetas anuales, según las entradas de aduanas, evidencia que por no haber podido pescar ese pez, como lo hicieron los guipuzcoanos y vizcaínos en Terranova hasta el año de 1763, resulta que tal cifra se presta á un cálculo y, entre muchas reflexiones, á una de éstas que tal vez produzca sensación. Dice:

«Unos ciento veinte años ha próximamente que el infortunio nos constriñe á pagar esta contribución al extranjero. Tomemos como promedio de la cantidad anual de importación de esta larga centuria 10.000.000 de pesetas, en razón al mayor valor del numerario y menor consumo del artículo en la mitad del siglo pasado y primer tercio del presente, y acumulando al interés compuesto de un 5 por 100, ascendería hoy á la enorme suma de 31.000.000.000 de pesetas, ó sea triple que el importe de nuestra abrumadora deuda.

No quiero inferir con esto que de no habernos cerrado nuestra incuria y la sórdida avaricia extranjera las pesquerías de Terranova hubiera salvado la deuda de la Nación, contando á más con un remanente de 20.000.000.000 de pesetas.»

Seguramente que no ha estado largo al fijar en unos ciento veinte años que España viene pagando esa contribución al extranjero, sino que bien pudo agregar media centuria de años sin temor de exagerar.

Tampoco es de menos interés y oportunidad el recuerdo de otras citas del mismo «Proyecto de una carta».

Por desgracia, es demasiado cierto y fatal para nuestra nación el no haberse podido pescar el bacalao en los mares del Norte y haberlo recibido del extranjero desde los primeros años del siglo XVIII y continuar recibéndolo aún de manos extranjeras también.

¿Se dirá que ya no tiene remedio esto, y el error ó descuido de nuestra nación es tanto que no vuelvan á abrirse á nuestra pesca y pesquerías los bancos de Terranova?

La Metrópoli no puede ya contar con los ricos tributos que la América ponía á sus pies ca la año; pero aún le quedan otros grandes recursos. El Océano que baña las costas de España puede convertirse para ella en una mina más rica que las de Méjico y del Perú, pues aquélla es inagotable. A su explotación directa es adonde debe dirigir el Gobierno de la Península todas sus miradas. La pesca llamada con propiedad la agricultura del mar le dará más provecho que todas esas plantaciones que á menudo engañan las esperanzas de los agricultores, pues estos productos están siempre asegurados y los beneficios que se sacan de ellos exceden á todos los que se pueden obtener del suelo. Existe una verdad trivial que Franklin ha popularizado en sus argumentos filosóficos: «Todo hombre que pesca un pescado, saca del mar una moneda».

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

Si el 1 por 100 de los hombres que en España se han ocupado de política palpitante en el último siglo con tan oficioso afán y tan ruinosos resultados; si el 1 por 100 de los que han perdido su tiempo dilucidando cuestiones políticas-filosóficas-metafísicas-sociales-religiosas hubiese empleado su talento y afanes en resolver problemas económicos, en desarrollar industrias productoras y productivas, en conspirar contra la ociosidad y la holgazanería, en crear Juntas revolucionarias y Clubs patrióticos para premiar la laboriosidad, el trabajo y el mérito productor ó creador, hace muchos años que nuestra patria hubiese reconquistado la consideración é importancia que en otros tiempos ha tenido y que con tanta desgracia hemos visto desaparecer.

Desde el tiempo en que Jorge Glass ha pronosticado que los españoles serían incapaces de poner en explotación las magníficas pesquerías canario-africanas han transcurrido ciento diez años; pero abandonemos los diez años y contemos solamente un siglo, cifra redonda. Según las estadísticas de los últimos quince años, la importación de pescado extranjero en España ha excedido anualmente de 2.500.000 pesos, subiendo en los cuatro últimos años á cerca de 1.000.000 de pesetas. Pero yo haré mis cálculos basándolos solamente en una importación anual de pescado extranjero equivalente á un millón de pesos fuertes, esto es, á una cuarta parte del valor de la importación que hubo en el año de 1873.

Por ese solo concepto han tenido que salir de España en un siglo, para comprar bacalao extranjero, «cien millones de pesos», que hubiesen quedado dentro de España impulsando industrias, si se hubiesen fomentado *las pesquerías de altura* hasta que cubriesen las necesidades del consumo. Pero ¿han calculado mis lectores la importancia de la acumulación anual de un millón de pesos durante un siglo, poniendo esa acumulación á producir un módico interés, empleándola en fomentar la industria? Pues esa suma anual de un millón de pesos que ha salido de España para comprar pescado extranjero hubiese producido durante cien años, acumulado á interés compuesto de 5 por 100, la enorme suma de 2.598 millones de pesos.»

Esto dijo aquel patriota hace unos veinte años; todo ha sido inútil, nadie ha hecho nada para librar al país del enorme tributo; parece que reina la idea que, para no agotar lo que nos queda, se debe reservar todo lo que haya de hacerse en este sentido para nuestros nietos. ¡Buena estaría el país que se encontrara rodeado de otros donde pensarán lo contrario! ¡Qué felices serían los nietos que á su vez creyesen que se debe guardar también todo á sus nietos!

ERNESTO LYDERS

EL CARDENAL CISNEROS EN ÁFRICA



ASADO algún tiempo de terminadas las grandes expediciones guerreras á los santos lugares de Palestina, en que la brillante juventud de los pueblos cristianos demostró su valor heroico y su piedad profunda, renovóse la idea de reanudar aquella lucha contra los infieles dominadores de la sagrada comarca donde

se cumplió la redención del mundo, con el fin de librar de la dura opresión y los martirios que allí sufrían á gran número de cautivos. Raimundo Lulio acarició este pensamiento con inútil perseverancia; el fraile Bronorico de Savona y Marino Sanuto trazaron los medios de recuperar el Santo Sepulcro del poder musulmán, pero sus planes no hallaron eco en las cortes á que acudieron. Tan vehemente deseo persistió en muchos, y hubo diversos proyectos protegidos por el Vaticano. Las san-grientas glorias alcanzadas ante los muros de Jerusalén fueron cantadas por Tasso, Petrarca, Ariosto y Camoens, arrancando de sus lirras acentos de indignación contra el bárbaro proceder de los indignos profanadores de la Tierra Santa.

Aun pasado el período de la Edad Media no se desistió del pensamiento de una nueva Cruzada. En otra ocasión hemos recordado cómo el célebre navegante descubridor del Nuevo Mundo propuso á los Reyes Católicos salvar la *Casa santa*, reproduciendo la lucha predicada por Pedro el Ermitaño; cómo se hubieron de reclutar en Castilla gentes para tan magna empresa en los primeros años del siglo XVI, y aun, ya en el reinado de Carlos V, en qué forma acudía Alfonso Alvarez Gamero en súplica de que la intentase llevar á cabo en gloria suya y de toda la cristiandad.

El Cardenal Cisneros, digno de ser siempre admirado como gobernante insigne, varón de ardiente piedad, de infatigable perseverancia en sus propósitos, dotado de especial energía de carácter y ejemplo de español amante de su patria, á quien ésta debió

CORBETA VILLA DE BILBAO.—MANIOBRAS DE COMPAÑÍA POR LOS APRENDICES MARINEROS



MARCHA DE ATAQUE Á LA BAYONETA EN COLUMNA DE COMPAÑÍA



SIMULACRO DE COMBATE



MISA DE CAMPAÑA CELEBRADA POR EL ALMA DEL SR. CÁNOVAS DEL CASTILLO



RANCHO DE CLASES



Fotografías de Garcia Borja (Ferrol).

tantos beneficios, como celoso de su honor y sus glorias y patrocinador de su ciencia, alentado por Vianel, docto extranjero al servicio de la corte de Castilla, concibió también el pensamiento de emprender una expedición á los Santos Lugares, contando con la cooperación de piadosos monarcas. Su idea fué acogida con entusiasmo por éstos, y sobre todo por el Rey de Portugal, quien escribía al ilustre prelado, refiriéndose al deseo del mismo de ir en persona á tan grande empresa, que esperaba de sus consejos y su ayuda su más feliz éxito y que sería «de gran gozo para los Reyes cristianos, si el Cielo le hacía salir victorioso, recibir de su mano el cuerpo y sangre de Jesucristo sobre el sepulcro del mismo Señor».

La proyectada expedición halló invencibles obstáculos y fracasó por completo. Los tiempos de las primeras Cruzadas no eran los mismos. Fué forzoso desistir de recobrar el sepulcro del Salvador del poder de los musulmanes, pero había otros enemigos de nuestras creencias y nuestro reposo más cerca de la Península ibérica á quienes combatir, y entonces Cisneros fijó su vista en las costas africanas, guarida de multitud de piratas temibles y desalmados que osaban recorrer nuestros mares y arrancaban de nuestros pueblos de la costa á sus moradores para hacerlos sus cautivos.

La idea de combatir al infiel era y aún es tradicional en nuestra nación. Ejemplos recientes tenemos de la popularidad que alcanza toda empresa contra los antiguos enemigos de raza, durante siglos combatidos sin tregua en nuestro propio suelo. No era sólo el propósito del gran hombre de Estado satisfacer los ardientes deseos de su alma de cristiano ferviente, sino además contener las demasías de estos constantes adversarios y obtener á la vez nuevas conquistas y el mayor engrandecimiento de la Patria.

La ocasión era propicia para este empeño. Terminada con la conquista de Granada la dominación árabe en nuestra nación, quedaban ociosas las armas de esforzados combatientes que habían alcanzado repetidas victorias en los campos andaluces, y España podía entonces llevar su dominio al suelo africano y extender allí su comercio, haciéndose dueña de algunas de sus importantes ciudades. Lo era en la Mauritania, por su fertilidad y las buenas condiciones de su clima, la plaza de Orán, y á ella se encaminaron los proyectos del célebre Arzobispo de Toledo. El sentimiento popular, unido á la energía de carácter en todos sus propósitos de este insigne prelado, se impuso de tal modo, que la expedición á Mers-el-Kebir, excelente puerto á media legua de aquella morisma población, fué ya un hecho. El Alcaide de los Donceles, Córdoba, al frente de cinco mil hombres, y D. Ramón de Cardona con seis galeras, varias carabelas y otras naves, así como D. Diego de Vera con poderosa artillería, acompañado del famoso Gonzalo de Ayora y otros valientes de experiencia y consejo, fueron los encargados del honor de la Patria en esta empresa.

Unánime ha sido siempre en España el sentimiento del amor patrio y el júbilo y entusiasmo que promueven sus glorias militares, así como la noble excitación y anhelo del desagravio á toda ofensa á su honra. Este sentimiento á la producida por los enemigos de nuestras creencias ha existido en todas las generaciones pasadas y subsiste aún. Por lo tanto, la expedición á Orán, preparada por el célebre confesor de la Reina Isabel, alcanzaba las simpatías de todos los españoles. Cisneros cumplía, sin duda, los deseos de tan augusta soberana al proponerse extender la dominación española en el suelo africano. «Que no cesen en su conquista», decía aquélla en su testamento, y estas palabras eran suficiente estímulo para llevar á cabo empeño tan glorioso como someter al poder de las armas españolas á las indómitas tribus de la Libia.

No es nuestro objeto discurrir en este paraje sobre si la influencia que para bien de la Patria se hubiera podido sostener y aumentar en aquellas regiones no se ha alcanzado por culpa de los gobernantes de nuestra nación, dando lugar á las continuas agresiones de sus hordas salvajes, ni habremos de acusar de imprevisión y abandono á los que han sido causa de que se hayan desaprovechado las ocasiones de ensanchar nuestros dominios y la riqueza de nuestro país con la seguridad de su posesión. Materia es ésta de suma importancia para ser tratada someramente.

Sólo la fe y el amor á su nación del eminente purpurado pudieron vencer los obstáculos que ofrecían la expedición al Africa y conquista de Orán; empresa que hubiera parecido temeraria á no ser acometida por quien, si no avezado á las lides en los campos de batalla y experimentado en el arte de la guerra, poseía una energía de carácter, un espíritu emprendedor y un corazón animoso para no desmayar ante los más difíciles empeños.

El 11 de Septiembre de 1503, día de mar revuelto y tempestuoso, llegaba á Mers-el-Kebir la flota española expedicionaria. El bando infiel habíase prevenido para la defensa é impedir el desembarco. Este se efectuó con éxito feliz, sin que detuviera á la gente española el número del contrario y el fuego de su artillería. Presentábase un enemigo tenaz, impetuoso, con superiores ventajas, que agredía con encono y decisión aunque desordenadamente. Atrincherados los españoles, lograron rechazar á los infieles y posesionarse de una altura que dominaba á la plaza, no sin admirables esfuerzos de valor, pudiendo ya considerarse dueños

de ésta, combatida desde allí á la vez que por el mar por las naves de su expedición. Derrotadas las fuerzas que el Rey de Tremecén enviaba en auxilio de los sitiados y muerto el jefe de éstos, no quedó al enemigo otro recurso que rendirse. El triunfo, pues, era completo.

Tan glorioso hecho de armas conseguido en suelo africano, que por la ventajosa posición en éste podía servir para nuevas conquistas que se emprendieran, fué celebrado con gran entusiasmo en España y con inmenso júbilo y la e.usión de su gratitud al Todopoderoso por el ilustre prelado iniciador de la empresa, tan felizmente coronada por el triunfo.

No fué para el espíritu animoso de éste motivo de desaliento la derrota que sufrió Córdoba á su regreso á Africa, debida á su excesivo arrojo, después de haber recibido en la corte los plácemes por su afortunada expedición. El valor temerario de este ardoroso capitán le lanzó á aventurarse tierra adentro, donde el enemigo disponía de fuerzas muy superiores, imposibles de contrarrestar con el más heroico denuedo.

Tres años después de la toma de Mers-el-Kebir, se renovaba el perseverante empeño del insigne Cardenal. Debióse á él todo lo necesario para llevarle á cabo, allegando recursos, previniendo gentes, y con el ejemplo del suyo, despertando el entusiasmo con firme é inquebrantable voluntad.

Una flota poderosa salía del puerto de Cartagena el 16 de Mayo de 1509, en demanda de la costa africana. En ella iba el infatigable prelado, sin que los setenta y dos años de edad que contaba entonces fueran bastantes á debilitar su entereza y sin que el espíritu levantisco de una parte de las tropas que conducía le impusiese, reduciéndolas á la obediencia con su energía. Cisneros era el alma de aquella expedición que tanta gloria podía dar á su patria, y de suponer son la impaciencia, las esperanzas y los pensamientos que hubieron de dominarle durante la travesía, teniendo fija su vista en la tierra donde aspiraba á extender el dominio español. Era su deseo la posesión en ella de una plaza importante, desde donde pudiera reunir los medios necesarios para proseguir su empresa. Orán era la que convenía á este propósito, y proyectaba su conquista con la expedición que ya surcaba los mares.

Precisas eran la decisión y energía de un alma como la suya para vencer los obstáculos que se presentaron para el logro de sus afanes. Las arcas del Estado no permitían los grandes gastos indispensables de una guerra costosa, y además, el entusiasmo que produjo aquel primer paso, coronado de tan completo éxito, se había entibiado de tal modo que hasta el mismo Rey no consideraba propicia la ocasión de esta nueva tentativa encaminada á acrecentar su poderío.

Al día siguiente de emprendida la navegación á las costas africanas, llegaba á éstas la flota española, compuesta de gran número de nav. s, suficientes para el transporte de quince mil hombres. Verificóse el desembarco de las tropas sin dilación alguna é inmediatamente formaron en batalla al pie del fuerte de Mers-el-Kebir. El combate iba á comenzar, y entonces se produjo una escena grandiosa, un espectáculo sublime y extraordinario que ha hecho más memorable la gloriosa jornada emprendida por la fe y el heroísmo español. Ya dispuestas las tropas á emprender el ataque, adelantándose al encuentro del enemigo, presentóse á las mismas el insigne purpurado, reflejando en sus facciones, con el sello de la ancianidad, todo el ardor de su alma vehemente y enérgica. Precediale á caballo un fraile de su orden, llevando la cruz episcopal. Cisneros, el piadoso franciscano, con sus pontificales vestidos y montado en una mula, seguido de gentes de estado religioso, armadas á todo evento para su defensa, se ofreció en esta forma á los soldados dispuestos al combate. A su vista ¿y cómo no? la admiración, el entusiasmo del ejército fueron indescriptibles. Aquella voluntad inquebrantable llevaba hasta los últimos límites su decisión y entereza para el logro del sueño de su vida, que estaba á punto de desvanecerse, ó alcanzar su realización en gloria de la cristiandad y para bien de su nación, que había arrojado á aquel suelo de una vez á sus tenaces invasores. Su voz se dejó oír; sus palabras tuvieron la elocuencia que inspiran la fe y el amor patrio; brotaron sentidas y conmovedoras de sus labios en tan solemnes instantes, como dictadas por su alma vehemente y decidida.

Al oír aquellas gentes aguerridas al animoso fraile, que consideraban como su caudillo, su deseo de exponerse el primero á la fatiga y riesgos de la lucha, considerándose con sobrado esfuerzo para vencer ó sucumbir con ellas, las delirantes aclamaciones de éstas resonaron en el espacio como preludio de las que habían de seguirse al triunfo de sus armas. Espectáculo tan grandioso correspondía á una época en que la fe cristiana se mantenía viva y profunda, siendo estímulo suficiente para los mayores empeños, unida al ansia de gloria que á los españoles de todo tiempo ha lanzado á los campos de batalla. La asistencia del hombre de Estado y ministro de Dios en aquellos en que iba á comenzar la dispuesta en todos sus detalles por él mismo, imprimía un carácter especialísimo y una grandeza no conocida á esta jornada. La voz del prelado no podía menos de hallar eco en aquellos hombres acostumbrados á combatir contra los enemigos de su raza y de sus creencias.

Sin cuidarse del descanso tras las fatigas de la travesía, lanzá-

ronse éstos á la lucha, bajo un sol ardiente, dirigidos por el Conde Pedro Navarro. A su despecho, y cediendo á las instancias de los que consideraban que había de distraer las fuerzas que en su defensa se emplearan, se conformó Cisneros con permanecer durante el combate en la ciudadela de Mers-el-Kebir, implorando al Todopoderoso el triunfo de sus armas.

Fuerte, numeroso y muy superior en ventajas era el enemigo al ejército cristiano. Posesionado de las eminencias del monte, oculto allí, acechaba la ocasión en que pudiera rechazar á los que invadían sus tierras, arrojando sobre ellos flechas, piedras, maderos y cuanto tuviera á mano. Bien dispuestas las cuatro divisiones de Pedro Navarro, formadas de infantes, almogávares no pocos, gente de á caballo y artillería, ésta acertó á descomponer, sembrando el terror, á la hueste contraria, la cual, aunque luchando con brío y tenacidad no menores que los de sus enemigos, no pudo evitar su dispersión y derrota. Momentos hubo en que la victoria se presentaba indecisa, pero en breve la dió por lograda el ejército español. Fugitivos, desordenados y poseídos de terrible pánico, buscaron los moros su amparo y defensa en las murallas de Orán; pero ya era inútil su resistencia. Los marinos, rivalizando en bizarría con los que combatían en tierra con tan completo éxito, desmontaron desde sus galeras los cañones de la Alcazaba y, desembarcando, con heroica decisión y arrojo tomaron parte en la lucha, á la vez que lograban llegar hasta los adarves, valiéndose de sus picas como escalas, los soldados conducidos por el capitán de Guardias del Arzobispo, á quien le dieron la suerte y su valor clavar el primero en las almenas de Orán el estandarte de la Cruz. Llegar y vencer fué todo uno para tan denodados combatientes.

Preciso es reconocer el auxilio de la Providencia en combate tan desigual, emprendido con ardor impaciente, pero con arriesgada precipitación y temerario empeño y riesgos de un fracaso si hubieran sobrevenido las cercanas sombras de la noche antes de decidirse la victoria. A ésta, tan segura y con tanta rapidez conseguida, contribuyó en mucha parte la creencia de los moros de que eran superiores en número las fuerzas que les atacaban. De todos modos, habíase realizado la constante aspiración del ilustre Arzobispo. España era ya poseedora de una importante plaza del suelo africano. Al día siguiente, Cisneros traspasaba en triunfo sus puertas y daba libertad á los cristianos cautivos, contrastando de este modo su piedad con los horrores á que la soldadesca se entregó en su sed de botín, con la embriaguez del triunfo; inevitables desdichas que llevaban consigo las encarnizadas luchas de otros tiempos y la calidad de sus combatientes.

Cisneros regresó á España después de haber afianzado la soberanía de ésta en el pueblo sometido y abierto el camino de nuevas conquistas, como en efecto se siguieron; pero su júbilo por el éxito de tan gloriosa jornada se vió amargado por las mezquinas pasiones que suelen agitarse en torno de los favorecidos de la suerte ó elevados por merecimientos propios, alimentadas por la envidia, ó especiales fines, á los aplausos debidos á las grandes acciones ó los altos pensamientos. Retiróse á Alcalá de Henares, eludiendo todo tributo de alabanza y gratitud, porque «su corazón, así lo decía, no se había ensoberbecido, ni sus ojos se levantaban con arrogancia». Allí, en la noble ciudad complutense, su predilecta, consagró sus miras á los progresos del saber, empleando otra de sus extraordinarias aptitudes en bien de las letras, la ciencia y las artes, y dando término á la edificación de la célebre Universidad, donde cultivaron sus estudios tanto docto varón, honra de nuestro suelo.

Existen detallados relatos de la afortunada conquista de Orán y del denuedo con que las fuerzas de mar y tierra concurren en ella á su logro. Al trazar estas líneas ha sido sólo nuestro propósito ofrecer ante los muros de aquella importante plaza la gran figura del Príncipe de la Iglesia, del insigne gobernante, concurriendo á tan memorable triunfo, movido por su fe y su ferviente anhelo de honras y prosperidades para su patria.

ÁNGEL LASSO DE LA VEGA

BIOGRAFIA

DE

DON CECILIO PUJAZÓN Y GARCÍA

CAPITÁN DE NAVÍO DE PRIMERA CLASE, CONDECORADO CON CRUZ Y PLACA DE SAN HERMENEGILDO, ENCOMIENDA DE NÚMERO DE CARLOS III, PLACA DEL MÉRITO NAVAL, CABALLERO DE LA LEGIÓN DE HONOR Y DIRECTOR DEL OBSERVATORIO DE SAN FERNANDO



Nació en San Fernando, el 22 de Noviembre de 1833; fueron sus padres D. Antonio y D.^a Josefa. Ascendió á Guardia marina á los quince años de edad, en Enero del 46, y á Alférez de Navío á los diez y nueve; ganó seis meses de adelanto en su ascenso á este último empleo por haber obtenido notas de sobresaliente en todos sus exámenes, tanto de Aspirante como de Guar-

dia marina. (Se cree que fué el primer Guardia marina que obtuvo esta gracia.) Demostró desde su juventud gran amor al estudio, siendo notorio entre sus compañeros del Colegio naval las consultas que de todos ellos recibía y aun de aquellos que allí prestaban exámenes para carreras diferentes de materias superiores á las que en el Colegio se cursaban; cuéntase también como hecho digno de mención en su juventud el estudio de la *Mecánica celeste* de Laplace, á que se dedicaba siendo Guardia marina (1), para el que indudablemente habría de utilizar conocimientos de matemáticas superiores, más ó menos extensos, adquiridos por sí mismo, puesto que no se cursaban en el Colegio naval.

Reciente su ascenso á Alférez de Navío, era invitado y buscado por el General D. Manuel Quesada, que conocía su mérito, para trabajos científicos de importancia entonces, tanto astronómicos como militares de su carrera. Contaría apenas veintidós años y estudiando siempre y eligiendo lo mejor, traducía del inglés y se hacían reglamentarias las instrucciones para el manejo de artillería gruesa y granadas á bordo; un año después se publicaba su traducción del inglés de las Tablas, Longitudes y Latitudes, etc., del Capitán Owen, precedidos de un estudio sobre el manejo y uso de los cronómetros, trabajos á que lo animaba la distinción de su General, que al dar cuenta de ellos decía: «Al informarme de cuál fuera el oficial que mejor poseyera el inglés y combinase las cualidades de laborioso, despejado y demás necesarias, invité al Alférez de Navío D. Cecilio Pujazón, que se prestó á ello con noble y militar voluntad, etc.»

A su talento unía el valor y una serenidad de ánimo poco común, que demostró repetidas veces, y principalmente en el incendio del bergantín *Escipión* en el puerto de la Habana. Se hallaba embarcado en otro buque próximo al bergantín; al oír las señales y voces de alarma del buque incendiado, salió del suyo á medio vestir y se trasladó al bergantín, donde, acudiendo como siempre á lo esencial, mientras los demás trataban de atajar el fuego, bajó el primero al paño de pólvora y en él trabajó con los marineros que pudo reunir para desocuparlo y evitar la terrible explosión que hubiera podido ocurrir de no haber conseguido apagar el fuego. Se habló después de esto de proponerle para la concesión de la cruz de San Fernando, á que tan acreedor se había hecho; pero como, terminado el fuego, él regresó á su buque silencioso y tranquilo, sin alardear de su acción, á la que no dió importancia, y no reclamó sobre ella, todo quedó en el olvido y el velo de su modestia excesiva cubrió ésta, como tantas otras acciones de su vida.

Desde el año 57 al 61 hizo el curso de estudios superiores en el Observatorio, y terminados éstos pasó á la Comisión hidrográfica de las Antillas, donde de segundo Comandante del vapor *Bazin* y de Comandante y jefe de la Comisión después, manifestó sus grandes dotes de talento y constancia en el levantamiento de cartas y planos y trabajos astronómicos y geodésicos que allí llevó á cabo y que tanto le distinguieron, siendo de los más notables la determinación de la diferencia de longitud por telégrafo entre la Habana y Washington llevada á cabo por parte de Mr. Harkness como astrónomo del Gobierno de los Estados Unidos y de D. Cecilio Pujazón como jefe de nuestra Comisión hidrográfica, quizás el primer trabajo de esta índole que se emprendía en nuestro país.

Navegó diez y seis años por los mares de Europa y América, desde el año 49 al 57 y del 61 al 69. A los treinta y seis años de edad, y siendo aún Teniente de Navío, fué elegido para desempeñar la dirección del Observatorio, distinción que prueba el alto aprecio á que se había hecho acreedor en el Cuerpo por su aplicación y saber.

Como si aumentara su actividad y constancia el crecimiento de sus obligaciones, desarrolló estas cualidades aún más á partir de esta época dando tal impulso y vigor á los trabajos del Observatorio, que bien puede decirse que la instalación del hermoso material de instrumentos que el establecimiento encierra es por completo obra suya y suyos también los trabajos nuevos emprendidos y la considerable ampliación de los antiguos.

Llegó al Observatorio en Julio del 69; estaba terminada en París hacía más de un año la gran ecuatorial construída por Brunner; aceleró su envío, llegó el instrumento á Cádiz en los últimos días de Diciembre, y el 22 de Enero daba cuenta al Gobierno de haber terminado su instalación; esto es, que en menos de un mes se había llevado á cabo el rudo trabajo de desembarcar, trasportar y elevar hasta la cúpula del Observatorio los crecidos pesos que componían este hermoso antejo y sus soportes de hierro, el trabajo de precisión de montar y ajustar tan delicada pieza y la determinación astronómica aproximada de su posición. Poco después rectificaba y establecía definitivamente el montaje del gran antejo y círculo meridiano que tiene el Observatorio, en un todo igual al de Greenwich. Encargó y montó después en el año 72 un telescopio fotográfico, primeros trabajos de fotografía celeste hechos en nuestro país. Los instrumentos meteorológicos y magnéticos, registradores fotográficos y los de determinaciones absolutas fueron instalados el año 74 en un edificio dirigido por él. Tan múltiples trabajos no daban abasto á su actividad, porque á la par de los ya citados daba las clases de Astronomía y Geodesia á los oficiales que cursaban los estudios de ampliación, y aun las de idiomas inglés y alemán cuando el profesor de estas materias no podía asistir á las clases.

Traducía también del alemán la notable obra meteorológica de Mohn, y estudiaba y proponía al Gobierno el servicio meteorológico de las costas en nuestro país, que montó y dirigió por entonces, dando hasta ahora una utilidad muy superior á lo que podría esperarse de los escasos medios pecuniarios de que el tal servicio dispone. Prestando sus valiosos auxilios y cooperación dirigió la determinación de las diferencias de longitud telegráfica entre San Fernando y Almería, San Fernando y Valencia, San Fernando y Rosas y San Fernando y Tarragona; él, por último, hizo el mismo trabajo entre San Fernando y Canarias, empleando el cable submarino, y entre San Fernando y el

(1) Entre sus libros está la *Mecánica* citada, con la fecha y firma escrita por él en aquel tiempo.

Senegal, observando en este último punto por parte del Gobierno francés el sabio Bouquet de la Grye, Director del Depósito de cartas de la Marina de aquel país. También determinó la diferencia de longitud entre San Fernando y Madrid, y en 1874 había dirigido la determinación del azimut astronómico del vértice Gíbalbin desde el Observatorio de San Fernando, trabajo que consta en el tomo II de las Memorias del Instituto Geográfico, para quien fué determinado por las máximas digresiones de la Polar, procedimiento diverso del usado por dicho Instituto.

En 1875 asistió á la Conferencia internacional de meteorología marítima celebrada en Londres; en 1879 formó parte del Congreso meteorológico de Roma; en 1882 intervino en la Conferencia internacional celebrada en París para estudiar el paso de Venus por el disco solar, y no sólo con su talento y su palabra, sino poniendo á contribución también su persona y comodidad, pues trasladóse luego á Puerto Rico y la Habana, creando diferentes estaciones astronómicas para observar desde ellas las sucesivas fases del fenómeno; en 1884 fué invitado y asistió á la Conferencia geodésica internacional reunida en Roma.

Una de sus últimas obras fué el utilísimo y excelente Catálogo de la biblioteca del Instituto y Observatorio de Marina de San Fernando, en 31 de Diciembre de 1888, el cual presupone un trabajo de muchos años de constancia.

Se divide este Catálogo en 88 secciones, que comprenden 10.839 volúmenes encuadernados y además un gran número de folletos y cuadernos.

Como máximo de constancia y disposición para toda clase de trabajos, debe citarse el de la fotografía celeste, el último que llevó á cabo y que indudablemente adelantó su muerte. Invitado para tomar parte en él por la Conferencia de astrónomos habida en París, lo propuso al Gobierno, indicando que no debía España quedar á la zaga en el camino científico que las demás naciones seguían; aprobada su proposición y concedidos los créditos necesarios para emprender estos trabajos, construyó el observatorio fotográfico con notable economía, solidez y acierto, sin más ingeniero ni arquitecto que él, después que trazó el plano de la obra hasta que se puso la última piedra; montó la cúpula de hierro, de 12.000 kilogramos de peso, construida por la casa Cail, de Francia, que ofreció sus operarios para instalarla y que él rehusó con modestas excusas, y, por último, la gran ecuatorial fotográfica, construida por Gautier, de París, que por dos veces hizo los mismos ofrecimientos y recibió análogas respuestas, bien fundadas por cierto, puesto que las piezas de este gran anteojo estaban fuera de sus embalajes un lunes por la mañana y en la noche del sábado de la misma semana ensayaba la observación de estrellas con él, ya completamente montado; á este exceso de actividad en la instalación de los aparatos sobrepusó aún la que empleó en el pacientísimo y difícil trabajo fotográfico que llevó á cabo puede decirse completamente solo, desde sacar las fotografías negativos en el anteojo hasta pegar en las cartulinas las pruebas positivas perfectamente terminadas, que presentó en el Congreso de la fotografía celeste habido en París días antes de su muerte, y que indudablemente y según datos autorizados fueron las que ocuparon el segundo lugar en perfección y exactitud.

No era posible tanto trabajo y constancia sin que ambas cosas destruyeran la salud más completa y la mayor robustez: empezó la observación en el mes de Diciembre de 1889 y hasta Marzo del 91 trabajó continuamente sin perder una sola noche hábil para la observación: el cielo completamente cubierto ó las noches de excesiva luz lunar abandonaba el trabajo, esto es, cuando era imposible, pues las noches en que la celajería suelta cubría á intervalos el cielo las aprovechaba para experiencias fotográficas de corta exposición y los cuartos de luna en fotografías de este astro.

En el primer invierno contrajo una afección catarral, acentuada tanto en el segundo, que hacía temer á los que le acompañaban un desenlace funesto.

Aquellas noches de viento frío del N., con los portalones de observación abiertos sobre el observador, perfectamente inmóvil, para no perder ni un instante de vista la estrella que durante horas enteras debía conservar fija en la cruz filar de su anteojo, para que su escásima luz impresionara la placa sensible, dejaban aterido de frío al anciano, que prefería los triunfos de la ciencia y el buen nombre del Observatorio que dirigía á las comodidades y cuidados necesarios á su salud.

Cayó en cama segunda vez en el invierno, y poco después fué á París, de donde tan satisfecho regresaba con sus triunfos; á su paso por Madrid se agravó su afección catarral, que empezó á acentuarse en los días de su estancia en París, que fueron extremadamente fríos y húmedos, y con altísima calentura llegó á San Fernando el día 12 de Abril y falleció el 15 en los brazos de su esposa é hijos, á quienes adoraba, y en la transición más dulce posible de la vida á la muerte con la sosegada y tranquila agonía que Dios concede seguramente á los buenos de corazón y rectos de conciencia.

Su entierro fué una manifestación general de duelo en San Fernando: el pueblo en masa le acompañó á su última morada; su Jefe el Capitán general del Departamento dedicándole una corona en nombre de todos los Cuerpos de la Armada, el Ayuntamiento dando el nombre de Pujazón á la calle que conduce al Observatorio, todos, en fin, expresaron á porfía el sentimiento que les embargaba por pérdida tan grande. Al saberse su muerte en el extranjero se recibió multitud de cartas cuyo contenido hablaba muy alto de su renombre y justa fama. El Almirante Mouchez, Director del Observatorio de París, Bouquet de la Grye, Moureaux, Greeley, Krueger y muchos más escriben párrafos en sus cartas que, de copiarlos, utilizándolos como es costumbre para dar brillo con extranjeras opiniones á personalidades que no lo tienen, bastaría cada uno de ellos para enaltecer á otro que no lo estuviera tanto como el inolvidable Pujazón.

Reposan sus restos en un modesto nicho del cementerio de San Fernando.

¿Es ése su sitio? ¿El que tan lucidamente representó á España en

los Congresos científicos de París, Londres, Viena, etc., es menos ilustre que todos los inclitos varones que reposan en el Panteón de marinos ilustres?

MIGUEL GARCÍA VILLAR,
Capitán de Fragata.

NOTA.—La fotografía que acompaña á este escrito está tomada de un cuadro al óleo que se hizo después de su muerte, copiándolo de una fotografía suya en busto que se hizo él mismo; al pintar el cuadro se copió la fotografía que lleva en la mano, que es de la nebulosa de la constelación de Orión.

CASOS Y COSAS DE LA MAR

(CONCLUSIÓN)

M

de acuerdo—interrumpió otro marinero viejo—de un caso parecido al del Sr. Cosme, y ocurrido en ese mismo lugar y poco más ó menos en esa fecha.

La dotación del barco inglés en que yo estaba embarcado hallábase trabajando en tierra y allí se les había de mandar el almuerzo; como éste no viniese á tiempo, fué el Capitán á la cocina para ver en qué consistía el retardo; se insolentó el cocinero hasta el extremo de sacar la faca, y con no poco trabajo pudo el Capitán, con la ayuda del piloto, meter en la barra al cocinero.

Llega á tierra la noticia figurada, cree la gente que es cosa del Capitán para dejarlos sin almuerzo; al saltar el Capitán en tierra lo agarran y le forman una especie de Consejo de guerra, y si no hubiese sido porque los marineros de los buques que estaban fondeados al costado dijeron la verdad de lo ocurrido, mal lo hubiera pasado el pobre Capitán... Los marineros son buena gente, pero demasiado atrevidos...

Tomó entonces la palabra un hombre joven aún y dijo:

—Cuando yo tenía veintidós años vivía en Glasgow con otros cinco marineros, todos ingleses. Llevábamos ya algún tiempo parados en tierra y deseábamos embarcarnos; por fin, después de mucho buscar, sólo encontramos una barca de unas 500 toneladas, con viaje para Valparaíso: nada nos gustó el barco, que nos pareció feo y chico para montar en invierno el cabo de Hornos, y menos aún nos agradó el saber que el Capitán era un hombre de mal carácter y de genio fuerte que solía tratar á los marineros como si fueran negros. Pero pasamos por todo, tanto porque no teníamos dinero, cuanto porque aquellos marineros ingleses me habían prometido seguirme aunque fuera á los profundos abismos del mar.

A bordo nos encontramos con otros seis marineros ingleses, jóvenes y de buen aspecto, y dos muchachos ó aprendices, ya antiguos en el barco, los cuales nos explicaron que el Capitán era hasta amable y cariñoso en puerto ó cerca de tierra, pero que al salir á la mar azul variaba por completo su carácter y se volvía irresistible.

Los primeros días todo marchó como con la mano; pero al quinto día, ya en mar ancha, estando concluyendo de almorzar en el rancho de proa, oí los pasos del piloto y dirigiéndome á los míos le dije:

—La hora se acerca, no me falten ustedes.

—No hay cuidado—me contestaron.

—Pues uno de ustedes que se ponga de centinela en la escotilla y yo le haré seña, si fuese necesario... que no lo creo...

Subí; el Capitán se paseaba solo á popa. Me parece que lo estoy viendo: chico, regordete, ancho de espaldas, la barba corrida y rojiza, la pipa entre los dientes... su chaquetón azul, botas de agua y gorro de marinero, la voz aguardentosa y bronca.

Cuando me acerqué á él me miró con unos ojos como si me quisiera comer; me acerqué, lo saludé y le dije:

—Capitán, ¿me permite usted dos palabras?

—Diga usted cuantas quiera—me contestó gruñendo.

—Nos han dicho que tiene usted la costumbre de que la gente no parta la guardia de día, y yo vengo á suplicarle á usted en nombre de los compañeros, que deseamos estar por el día como estamos por la noche, esto es, á *babor* y *estribor* de guardia...

—¿Qué es lo que dices? Dilo otra vez—contestó lleno de ira.

—Creo que, aunque extranjero, me he explicado muy bien... pero si quiere usted que lo repita, le diré que no nos acomoda estar todo el día en cubierta.

Creí que aquel hombre se había vuelto loco: juró, pateó, me llenó de los mayores insultos, hasta que yo perdí la calma y le dije:

—Capitán, no se canse usted en insultarme; yo me he embarcado aquí como un hombre y como á tal tengo derecho á que me traten; mis compañeros saben su obligación y la cumplen bien, pero no quieren estar todo el día en la cubierta, sin necesidad y sólo por un capricho de usted...

Volvió el Capitán á enfurecerse, á jurar y á echar tacos; pero yo, todo calma, le repliqué:



Compañía Trasatlántica.—COOPERATIVA DE LOS EMPLEADOS.—ESTABLECIDA EN CÁDIZ.



LA COOPERATIVA DE LA COMPAÑÍA TRASATLÁNTICA.—DESPACHO GENERAL.

—Capitán, si usted no nos concede lo que con todo respeto le pedimos, por ser de justicia... *arribe* usted al primer puerto de *sotavento* y que allí nos castiguen, porque estamos decididos á no echar mano á un *cabot*...

Ya no fué hombre: vi en sus miradas tal aire de amenaza, que hice la seña, y á los pocos minutos estaba toda la tripulación á popa. Nos miró, cogió del brazo al piloto y se encerró con él en la cámara.

Al poco rato subió el piloto y nos dijo:

—La guardia de babor que se vaya al sollado.

Nunca he navegado tan á gusto como en aquel barco. Una semana después de haber logrado nuestro deseo nos sorprendió un temporal... Llevábamos todo el *aparejo* portable; antes de veint minutos, sin que nadie nos hostigara, estábamos sobre los tercetos *risos de las gavias*, todo lo demás *aferrado* y echando abajo las vergas de *juanete*.

Trabajábamos mucho más de lo que se nos podía exigir, y el Capitán estaba tan satisfecho con nosotros como lo estábamos con él, porque era todo un hombre de mar.

Este cuento, que agradó mucho y fué muy aplaudido por los que habían colgado *coy* en el *sollado*, no agradó tanto á los pilotos y contramaestres; hubo un momento de silencio.

Este lo interrumpió un hombre alto, delgado, de patillas blancas, que tomó la palabra y dijo:

—Los hombres de pocos años hacen cosas que cuando se recuerdan después le hacen á uno temblar; voy á referir á ustedes una en la que fuí protagonista.

Estábamos en Quebec, adonde habíamos ido con la *Pepita*, de Mallorca, á cargar madera.

Teníamos *plancha* en tierra, y encima de nosotros, sobre un peñón tajado á pico, había una taberna; para llegar á ella, además del camino natural, había unos escalones, más de ochenta, abiertos en la roca y sólo propios para cabras ó para marineros. Concluído el trabajo, al caer de la tarde, se nos ocurrió á cinco de nosotros el subir á tomar café y pasar allí un rato. El dueño de la tienda era un hombre amable y complaciente; tenía dos hijas jóvenes, que entonces nos parecían bonitas, porque en aquella edad todas las faldas nos lo parecían; en la casa había un mal piano y las chicas tocaban, cantaban y bailaban.

Excuso decir si se bebería más de la cuenta; el caso es que dos de los nuestros estaban borrachos como una uva, los otros dos entre dos luces, y yo alegre... El patrón, temeroso de algún desmán á la medianoche, nos echó fuera y nos cerró la puerta en los hocicos.

La noche no tan sólo era oscurísima, sino fría, y no cesaba de caer una lluvia menuda casi helada; me hice cargo que dejar tendidos en el suelo á los borrachos era como condenarlos á muerte; así es que yo, que me creía el menos curdón, me tiré al suelo de bruces y arrastrándome sobre el pecho empecé á buscar la escalera... Tuve la suerte de dar con ella, se lo grité á los compañeros, los dos menos bebidos bajaron como pudieron y yo tuve que coger primero á uno de los borrachos y después al otro, hacer que se me agarraran al cuello, y con aquella carga, la noche oscura, los escalones resbaladizos, no tan sólo los bajé del precipicio, sino que los llevé á bordo, teniendo que pasar la *plancha* inclinada, resbaladiza y angosta; cuando al día siguiente me hice cargo de lo que había hecho, se me pusieron los pelos de punta: ¡hay un Dios para los borrachos!

—No, no es eso—interrumpió uno de los del corro.—Es que los marineros tienen siete vidas, como los gatos... Si así no fuera, no habría un solo marinero vivo; todo conspira contra ellos, desde los elementos hasta ellos mismos...

¿Ven ustedes esta pierna? En lo fuerte y robusta nadie diría que la tengo rota. Pues oigan ustedes cómo me la rompí.

Un día del mes de Septiembre del año pasado, un bergantín de la matrícula de Barcelona encalmado al S. de las Canarias descubrió un barco abandonado que, aunque muy *escorado* sobre *babor*, aún flotaba; el Capitán, que se hizo cargo de lo peligrosos que son esos barcos, pues vienen á ser como un bajo que no traen las cartas, le dijo al piloto que fuera á bordo, vieses si había algo útil que *raquear* y que después le prendiese fuego.

Se arrió un bote, fueron al buque abandonado, encontraron todos los destrozos que suele hacer la mar cuando rompe con furia contra un casco; la *bitacora* y *rueda del timón* hechas pedazos, destrozadas las casetas y presentando todo un aire de desolación y de ruina; por la *escotilla* mayor, que estaba abierta, se veía que el barco estaba en *lastre*. Bajó el piloto á la cámara á ver si encontraba papeles ó algo que diese luz sobre qué buque era aquél; pero no encontrando nada, se dispuso á obedecer la orden de su Capitán; reunió en mitad de la cámara cuanto combustible encontró á mano, utilizando sillas, mesas, cortinas, les prendió fuego, y así que vió que las llamas tomaban incremento, subió á cubierta y mandó embarcar en el bote. De pronto exclamó el piloto:

—¿No oyen ustedes la voz de un hombre?

Todos prestaron atención y uno de los marineros dijo:

—Se oye y parece que viene de proa.

Corrieron todos á proa, y á poco que buscaron dieron con un hombre tendido en el plan de la bodega que con voz apagada pe-

día por amor de Dios que lo sacaran de allí... No había tiempo que perder: bajaron dos marineros, *embragaron* al hombre y lo subieron á la cubierta y de allí al bote, y se desatracaron á toda prisa, temerosos de que el barco, convertido ya en inmensa hoguera, guardase en sus paños alguna materia explosible. Así que el hombre estuvo acostado en su litera, después de tomar una taza de caldo y un vaso de agua, les pudo referir lo ocurrido, que era lo siguiente:

Cuando el Capitán del buque abandonado dió la orden de embarcar los botes, ordenó que se abrieran todas las escotillas para facilitar la ida á pique del buque en el primer temporal que lo alcanzara... La noche era oscurísima; en la precipitación de aquellos momentos hubo de tropezar en algo y cayó al fondo de la bodega de proa.

Perdió el sentido; cuando volvió en sí vió que no se podía mover, porque tenía rota la pierna derecha... Así estuvo durante dos días y dos eternas noches, procurando habituarse á la idea de la muerte... hasta que le pareció oír voces y gritó pidiendo socorro.

Aquel hombre—añadió el narrador mirando al público—era yo mismo... La pierna rota, ésta que pueden ustedes ver... ¿Qué me dicen ustedes de un hombre con una pierna rota, en la bodega de un buque abandonado y ardiendo?... Como los que me escuchan son de la profesion, no necesito decirles que seguí navegando como si tal cosa... ¡Lo pasado, pasó! ¡Mozo, echa la última ronda!

DIONISIO MÚXICA Y CORTÉS

Capitán de la Marina mercante.

MARCONI

LA TELEGRAFÍA ELÉCTRICA SIN HILOS



Utilizar las ondulaciones eléctricas para transmitir á distancia, por intermedio de un hilo de metal, señales y sonidos ha llegado á ser del dominio público y á nadie maravilla, aunque la telegrafía eléctrica y la telefonía patentizan evidentemente el progreso de la civilización moderna.

En cambio, ha producido gran sensación en el mundo científico la noticia de que se ensaya, y con no mal éxito, el establecimiento de la telegrafía eléctrica á grandes distancias sin necesidad de hilos, ó sea á través del aire.

De esta novedad del día se ocupan con preferencia los periódicos y revistas profesionales, dándonos á conocer como inventor á un joven italiano llamado Marconi, cuyo retrato aparece en la última plana de EL MUNDO NAVAL ILUSTRADO, y creemos que nuestros lectores se enterarán con gusto de la descripción del aparato de que se vale el inventor y de su manera de funcionar. La descripción que les ofrecemos procede de datos auténticos; pero conviene antes declarar que no es Marconi el primero que concibió la idea de transmitir señales eléctricas sin hilos. Tuvo, en efecto, un antecesor, y los experimentos de éste pueden y deben considerarse como la base del nuevo invento.

Dicho antecesor de Marconi fué el famoso electricista americano Edison, el cual obtuvo patente de invención por la telegrafía al aire libre, sin hilos, fundándose su invento en un gran condensador eléctrico. En sus experimentos procedió del siguiente modo: colocó á gran altura, á fin de aprovechar capas de aire rarificado, dos grandes placas de metal, paralelas y separadas una de otra á distancia de algunos kilómetros; estas dos placas se comunicaban por medio de un hilo con la tierra ó el agua, pues el objeto que se proponía Edison era el de hacer señales desde la costa á un barco que navegase en alta mar, ó bien de barco á barco. En ese hilo conductor incluyó un potente aparato de inducción, cuya primera bobina estaba unida á una batería galvánica y á un cortacorrente con manipulador. Como receptor se sirvió de un aparato electro-magnético para dar avisos; al funcionar el manipulador recibía la primera placa una fuerte carga eléctrica que se transmitía á la otra placa, pasando la corriente por el aire.

El aparato de Marconi es de diferente construcción, y el procedimiento que emplea recuerda los experimentos del alemán Herz, por medio del cual demuestra la analogía de ondulaciones de la luz con las de la electricidad, y que el espacio aéreo es un excelente conductor del fluido eléctrico.

El transmisor que recibe éste para dar señales y que dispara, digámoslo así, las ondulaciones eléctricas al espacio es el mismo de Herz, llamado «Radiador», cuya construcción se debe al profesor Righi. Dicho transmisor es el que publicamos en la figura 1.ª Son dos esferas de bronce de un decímetro de diámetro (*A* y *B*), las cuales están colocadas en una cajita rellena de vaselina (*D*) y en tal disposición que cada uno de sus hemisferios esté

al aire libre, mientras que el otro corresponde al interior de la cajita que, como queda dicho, está completamente llena de vaselina. Por medio de esa sustancia grasa se resguardan las superficies de las bien pulimentadas esferas de oxidación y otros perjuicios, asegurando de esta manera la regularidad de las ondulaciones y reduciendo la longitud de las mismas. Al lado de las dos grandes esferas hay otras dos pequeñas (α y β) unida cada una al final del circuito secundario por medio de una bobina de inducción (C), siendo su circuito primario excitado por medio de una batería (E) y en comunicación con el manipulador (K). En cuanto se baja el manipulador K , producen chispas entre las esferas α y β , lo mismo que entre las otras dos A y B , dentro de la caja, en los puntos señalados 1, 2 y 3, siendo su producción de gran rapidez. Se calcula que se producen 250 millones de ondulaciones por segundo. La distancia á que éstas actúan depende de la fuerza con que se descarga la bobina de inducción. Con una bobina de inducción que da chispas de 152 milímetros se notó la transmisión hasta á seis kilómetros; para mayores distancias hay que servirse de bobinas de inducción de más potencia.

El receptor de que se sirvió Marconi en Roma para sus experimentos, y luego en Spezia con más detención, es igual al de la figura 1.^a; se compone de un tubo de cristal de unos cuatro centímetros de largo, dentro del cual hay dos electrodos de plata cc , habiendo una distancia entre los dos (P) de unos 5 milímetros. Este pequeño espacio está ocupado por limaduras de plata y níquel y un poco de mercurio. En el interior del tubo se ha hecho el vacío hasta los posibles límites, y está herméticamente cerrado por sus extremos. Cada electrodo tiene un hilo de plata ó platino (ee). Hállase el tubo intercalado en el circuito de una pila, encontrándose también un «relais» telegráfico. Las limaduras metálicas obran en circunstancias normales como potente aislador, pero en el momento que entran ondulaciones eléctricas se cargan las partículas de electricidad, ordenándose de tal forma que permiten el paso de la corriente. Si se interrumpe la acción del transmisor, queda la limadura en el tubo de cristal durante algún tiempo en estado eléctrico, lo cual impide la rápida continuación de las señales. A fin de evitar estas incidencias ó interrupciones ha colocado Marconi un pequeño martillo electro-magnético al lado mismo del tubo de cristal, haciendo vibrar rápidamente el martillo contra el tubo de cristal, y de este modo impide la polarización. La misma corriente que mueve al martillito podría utilizarse para un aparato de escribir sistema Morse y fijaría en la cinta de papel las señas telegráficas.

El tubo de cristal lleva dos alas W y W' , cuyas dimensiones están en forma tal que ponen al unsono el receptor y el transmisor. Las bobinas de resistencia LL' impiden la pérdida de energía eléctrica. El procedimiento es el siguiente: Las ondulaciones eléctricas despedidas por el transmisor dirígenese hacia el receptor, como indica la figura 1.^a; por medio de estas ondulaciones se

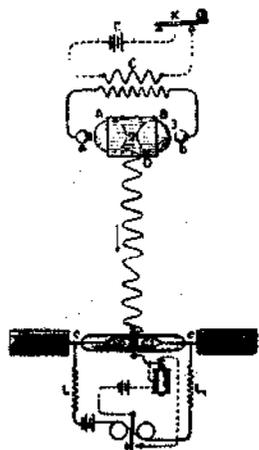


Fig. 1.^a

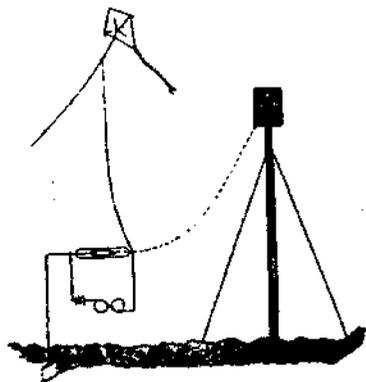


Fig. 2.^a

electrizan las limaduras metálicas dentro del tubo de cristal, cerrando la corriente y dando la señal.

En terreno llano, donde no se encuentren casas, árboles, etc., podría servirse sin dificultad de esta manera de telegrafiar; pero existiendo estos obstáculos han de colocarse los aparatos en sitios elevados, por ejemplo, en palos muy altos, cometas, globos, etc. Buenos resultados dieron las pruebas entre Penarth y Broom Down (en las inmediaciones de Weston super Mare), en la costa británica, á través del canal de Bristol. La distancia era 14 kilómetros. Según el informe que presentó recientemente la Elektro Ker Preece ante el Royal Institution de Londres, los resultados fueron satisfactorios. Para estas pruebas se utilizó el aparato indicado en la figura 2.^a, con ayuda de una cometa.

Por medio de reflectores se aumentan más los efectos, pero resulta esto muy costoso y complicado.

Hay que hacer notar que los edificios, árboles, colinas y otros obstáculos no impiden en nada la transmisión ni entorpecen la marcha de las ondulaciones eléctricas; del mismo modo no perju-

dica el mal tiempo, ya llueva, nieve ó haga viento, pues siempre en estos casos se consiguió buen resultado.

En el experimento realizado con el aparato de que da idea la figura 2.^a se suprimieron las alas W y W' que se ven en la figura 1.^a Un polo del receptor estaba en la tierra y otro en la punta de un palo de barco, ó bien en una cometa ó globo. El hilo y la cometa ó globo, que estaba cubierto de estado laminado, hicieron las veces de las alas; pero en este caso ha de estar unido con la tierra un polo del transmisor.

A pesar de estos resultados bastante satisfactorios está el sistema Marconi aún en el principio de su estudio, y hasta que tenga aplicación general habrán de ser modificados muchos detalles.

Marconi se propone, igual que Edison, presentar un sistema fácil y práctico para dar señales y telegrafiar á los barcos, desde alta mar á la costa y viceversa. Los estudios y resultados de Marconi llamaron la atención del Gobierno italiano, el cual le ayudó, propagando su invento de tal manera que hoy todas las miradas se fijan en él.

Perfeccionado este invento, será sin duda de grandísima utilidad, no siendo la Marina la que menos goce de sus beneficios.

SALUDO CONTESTADO

La extremada cortesía del noble Marqués de Arellano, manifestada en su último escrito en nuestro núm. 8, me desarmaría por completo si fuera dispuesto á discutir, que es muy lejos de mi ánimo; no obstante, su bondad me permitirá sostener mi opinión particular sin atacar el de nadie. Para apoyar el suyo, cita ejemplos de una de las notables obras de un ilustre marino cuyos grandes conocimientos admiro y á quien he tenido el honor de citar en el núm. 6; pero no encontrándome obligado á coincidir en todo lo que ha escrito en su libro *Tradiciones infundadas*, y puesto en el trance por el digno Marqués, me declaro también disidente á las citas presentadas y digo: yo, en su lugar, no las hubiera publicado. Eso no es más que diferencia de criterio individual.

Hay ciertas tradiciones que encierran nobles enseñanzas, inspiran valor temerario y gran virtud de abnegación; y si bien es difícil probar los hechos referidos, por ser tradiciones, aún más difícil es probar que en absoluto han existido. Dice el refrán: «Cuando el río suena, agua ó piedra lleva»; por lo tanto, sigo creyendo que algún acto grandioso é inusitado desempeñó Cortés para que en brevísimo espacio pudiera dominar, disciplinar é inspirar sus pequeñas fuerzas rebeldes y llevarlas á la conquista de un imperio grande, hazaña que ha asombrado y sigue asombrando al mundo entero. Poco importa si encendió sus buques, les dió barreno, los varó ó los desarboló; algo, sí, muy convincente hizo para demostrarles que no había más que morir ó luchar con el coraje de leones, lo cual hicieron y vencieron.

Asimismo me da pena ver mano extendida para desprender una de las preciosas flores de la corona de virtudes que adornaba la noble frente de la excelsa Isabel la Católica, de cuyas virtudes y grandeza de alma han hecho tema poetas de toda Europa, á quien Shakespeare llamaba la «reina más pura que cetro jamás sostenía». Aunque no existiera documento para probar que empeñó sus alhajas para la empresa de Cristóbal Colón, evidente es que algún gran esfuerzo y sacrificio hizo para favorecer el proyecto.

No es preciso que el Sr. Marqués me recuerde que la historia naval de España está pletórica de concretas glorias y honores; eso lo sabe todo el mundo, y no sería yo quien lo pusiera en duda. También me parece la palabra anatema un poco fuerte, aplicada á la diferencia de criterio en el sencillo asunto de que se trata.

Es verdad que me equivoqué en la cita del vapor *Isabel II*, ó más bien se equivocó el autor del libro de donde tomé el dato; pero también se equivocó el Sr. Marqués en su cita de Fulton, de modo que vaya una equivocación por otra, y estando los dos errores rectificadas, quedamos en paz.

Molestia no tengo que deponer, pues no existe no habiendo motivos; y si he tratado de añadir una hoja de laurel—aunque pequeña—á la magnífica corona que cubre todas las glorias nacionales de España, ha sido por la profunda admiración que me inspiran este país y sus grandezas.

Abordajes amistosos nunca ofenden; son como las tertulias improvisadas tan de moda aquí unos años hace, llamadas «as-altos», en donde los anfitriones recibían sus inesperados huéspedes con brazos abiertos. Así yo, reconociendo en alto grado las dotes del Sr. Marqués como patriota, marino y escritor, le saludo respetuosamente, poniendo término á nuestro amigable tiroteo ó batalla de flores, quedando cada uno en el lugar que ocupaba antes de empezarlo.

HENRY C. BURT

Cuentos Militares

SOCIALISTA Y SOLDADO

Para Federico de Madariaga.

Aunque era un chicuelo—apenas tenía diez y nueve años—Perico concurría á todos los *meetings* á que convocaba el partido socialista obrero, no «para pintarla», como él decía á grito pelado en la taberna de la calle de San Cosme, sino para poner de manifiesto que aquellas ideas, es decir, la de la igualdad y la del reparto, estaban en su sangre, en su imaginación, en su alma, vamos, allí dentro donde él no veía nada, y sin embargo lo sentía todo con fuerza tan irresistible como dominadora.

Oír hablar de los burgueses sin encolerizarse terriblemente, sacando á plaza la imprescindible degollina, la esclavitud del pobre y la tiranía del poderoso, era para Perico un imposible. El Ejército, con todas sus glorias inolvidables, con todos los laureles conquistados á costa de una sangre tan noble como generosamente vertida en los campos de batalla, el Ejército no le inspiraba el menor entusiasmo. A los mismos soldados, aunque eran hijos del pueblo como él, y como él españoles y valientes, no les profesaba ninguna simpatía.

—¡No son socialistas—exclamaba haciendo una mueca desdeñosa,—sino siervos! ¡Yo sí que soy un hombre libre!

Un día, no recuerdo con qué motivo, tuvo ocasión de oír esta disparatada reflexión un capitán, antiguo veterano que protegía al padre del joven socialista. El viejo soldado reprendió á éste con cariño, diciéndole:

—Muchacho, ni tú sabes lo que dices, ni dices lo que piensas. En el Ejército, por lo mismo que sus sabias ordenanzas son inflexibles con el que no se atiene á lo que rigurosamente preceptúan, existe la más hermosa, la más santa de las religiones, la del deber, y el más sublime de los ideales, el de la defensa de la patria, de la tierra en que nacieron tus padres y tú viste también la luz del día, de tu hogar honrado, de tu dignidad de español, de algo que se lleva aquí dentro en el alma y que se dejaría uno matar cien veces á costa de castigar al miserable que lo ofendiera, de la honra. En el Ejército no son *compañeros*, como tú llamas á los que piensan esos disparates, son hermanos. Así en el campo de batalla se observa entre las descargas de metralla que diezman un batallón y las de fusilería que dejan siete ú ocho valientes fuera de combate que al hombre que cae herido ó muerto se lo llevan los suyos con la solicitud de una madre para asistirlo ó para enterrarle; y el apoderarse de un cuerpo cuesta á veces diez vidas, pero el cuerpo se arranca de las manos del contrario á bayonetazos, á tiros, á mordiscos, á puñadas, de cualquier modo. ¿Tú creerás que el premio de ese heroísmo será quizá algún reparto de bienes? ¡Ca, hombre! El premio es gritar ¡viva España! después de haber vencido.

Pedro no supo qué responder, porque el lenguaje enérgico y entusiasta del veterano le imponía.

—Eso es compañerismo, Perico—continuó el capitán.—Eso es amor á algo grande, cariño á una causa tan generosa como noble y honradísima. Tus ideas son disparatadas, sin pies ni cabeza. Tú afortunadamente no las profesas, es verdad, hijo mío. Hablas por hablar y repites lo que oyes: ni más, ni menos. En resumen, eres buen hijo y no puedes ser mal patriota.

Pedro no dijo nada, pero se le antojó, en medio de su torpeza, que el viejo soldado hablaba mejor que los oradores de los *meetings* socialistas.

Al día siguiente el muchacho asistió á la parada en Palacio, y al ver llegar las fuerzas de relevo á los marciales acordes de un paso doble, sintió, sin saber por qué, alegría en el corazón, fuego en los ojos... luego, aquella bandera que conducía cuidadosamente un oficial le impuso respeto á pesar de hallarse bastante deteriorada.

—¡La bandera! ¡la bandera!—decían hombres, mujeres y niños con entusiasmo; y Perico, sin explicarse la causa, exclamó patrioteando también:

—¡La bandera!

El efecto duró muy poco. El alma que despertó llena de entusiasmos ante la hermosa enseña de la Patria, aletargóse al otro día arrullada brutalmente por los discursos violentos que Perico oyó en un *meeting* socialista.

Este terminó de un modo alarmante para la tranquilidad pública.

Los ánimos se excitaron, el delegado de la autoridad fué desatendido, hubo ¡vivas! y ¡muertas!, palos, golpes de sable y detenciones. Los obreros intentaron resistir á la fuerza pública; enarbolaron en un pedazo de astilla un trapo rojo á modo de bandera, y la victorearon, aunque por poco tiempo, porque les fué arrebatada por los agentes.

Ante el justificado despojo no protestó Perico. No hizo más que murmurar al mismo tiempo que se afeitaba del «lugar del suceso»:

—¡Esa bandera no se parece á la que vi ayer!

Á Perico le tocó en suerte ser soldado, no en la Península, sino en Cuba, donde ardía la guerra separatista. El viejo capitán, que continuaba sermoneándole, le dijo:

—Vas á entrar en una religión nueva, en la que á la grandeza de lo que representa se unen los hermosos ideales de lo que defiende: ¡la Patria!

Perico no respondió, sin duda por no hallarse convencido. Al contrario, el muchacho pensaba que había perdido todos sus derechos y que era un esclavo más.

Ingresó en caja nuestro héroe, vistió el honroso traje de rayadillo, y días después salió de Madrid para Cuba formando parte de un batallón de Infantería de Marina.

El alma buena de Perico despertó aquel día por segunda vez al recibir el último abrazo de su madre y escuchar los vivas á España y al Ejército de un pueblo entusiasta que despedía á sus hijos en la seguridad de que alcanzando un triunfo completo salvarían la Patria.

Perico lloró como un chicuelo y entre sollozos contestó á los gritos de ¡viva España! con entusiasmo delirante.

Cuando partió el tren hubo un momento de pausa que fué interrumpido por una voz formidable que gritó:

—¡Viva la bandera española!

Aquella voz era la del antiguo socialista Pedro Jiménez, que, agitando su gorra de cuartel desde la ventanilla de uno de los coches, enviaba un adiós á sus padres y al veterano capitán, constante censor de sus ideas disolventes.

Cuando el tren hubo desaparecido, el viejo soldado volvióse á los padres del recluta con los ojos llenos de lágrimas:

—¡No hay que llorar!—les dijo.—La defensa de la Patria nos lo reclama y la Patria nos lo devolverá cubierto de gloria!

Tres meses después Perico escribió á sus padres la siguiente carta:

«Mis queridos viejos: Perdonarme los dos y pedir al capitán que me dispense por no haber escrito antes. La culpa la ha tenido una maldita bala que el primer día que entré en fuego me atravesó un muslo de parte á parte; pero lo doy por bien empleado, porque jamás he sentido la impresión que me causara el ver correr al enemigo delante de nosotros. ¡Qué tarde aquella! Peleamos trescientos contra mil, y vencimos. Yo caí herido al final de la acción, cuando á la desesperada cargaron al machete los insurrectos, y siete ú ocho de mi compañía defendieron mi cuerpo con los suyos, y diez minutos más tarde me hacían la primera cura en un poblado... Oí en aquel momento gritos de ¡viva España! Era mi columna que volaba victoriosa. Tenía razón el capitán, decía bien nuestro protector. En el Ejército hay compañerismo, porque todos se inspiran en la misma religión, en la del deber. Deber que cumplen de un modo muy fácil los españoles, pues consiste en defender la Patria. ¡Si viera usted qué hermoso es todo esto, padre! Ya soy cabo y seré propuesto para la cruz roja del Mérito Militar, pensionada. Díganle ustedes todo esto á mi capitán, y además que ya estoy curado de «aquello» que tantos sermones me costó. En cuanto á la Tomasa, no podrá ya decirme que no me quiere porque voy á la taberna de la calle de San Cosme. Ya no hago más que matar mambises; acordarme mucho de los vosotros y procurar hacer méritos para llegar á oficial. ¿Y sabéis para qué quiero ser oficial? Pues para ser después abanderado. ¡Es tan bonita la bandera de mi batallón, que daría cualquier cosa por entrar en fuego llevándola sobre mi brazo! ¡Cualquiera me la quitaba! Un abrazo para todos de vuestro=PERICO.»

Cuando el veterano capitán terminó la lectura de la carta, exclamó devolviéndosela á los padres de Perico, mientras una lágrima rebelde surcaba su semblante:

Ya os dije que la Patria nos lo devolvería cubierto de gloria. España cuenta con un héroe más, el Ejército con un buen soldado y vosotros con un hijo que será el apoyo de vuestra vejez y honrará vuestras canas venerables. Al soñador péligroso ha sustituido el patriota valiente y decidido. ¡Os felicito con toda mi alma!

R. MESA DE LA PEÑA

ANÉGDOTAS Y CHISTES

HISTÓRICOS

Estilo epistolar ameno.

Detalle cogido al paso:

Por la carretera de Caranza (Ferrol) iban dos aldeanas con sendas sellas de agua en la cabeza que, á juzgar por el tranquilo paso que llevaban, debían molestarles quizás menos que el sombrero á los simples mortales.

Su conversación, sin embargo, era relativamente animada.

Una refería párrafos de una carta, y la otra, aunque con la vista al frente, era toda oídas.

... y decía también; *ti non sabes la alegría que es recibir carta de tan lejos con noticias dea familia, es verdad.*

Cuando vintiera tu carta, que fuera la primera que recibiera, ajuntaba tres reales en sus bolsillos, y me los gasté todos dea alegría que me diera... porque ti non sabes la alegría que es recibir carta dea familia tan lejos cuanto...

Un Monifacio.

Acababa de hacer la lista de los francos el escribiente del detall de una fragata, cuando se presentó un rezagado suplicando que le apuntara.

—¿Cómo se llama usted?—preguntó el de la pluma.

—Monifacio García—contestó el interesado, y mientras el primero, apoyando el libro sobre una rodilla, apuntaba Bonifacio, etc., el mozo, que entendía algo de letra y no quitaba ojo de la escritura, le dijo:

—Mire usted que ha equivocado el nombre.

—¿Cómo? ¿No se llama usted Bonifacio?

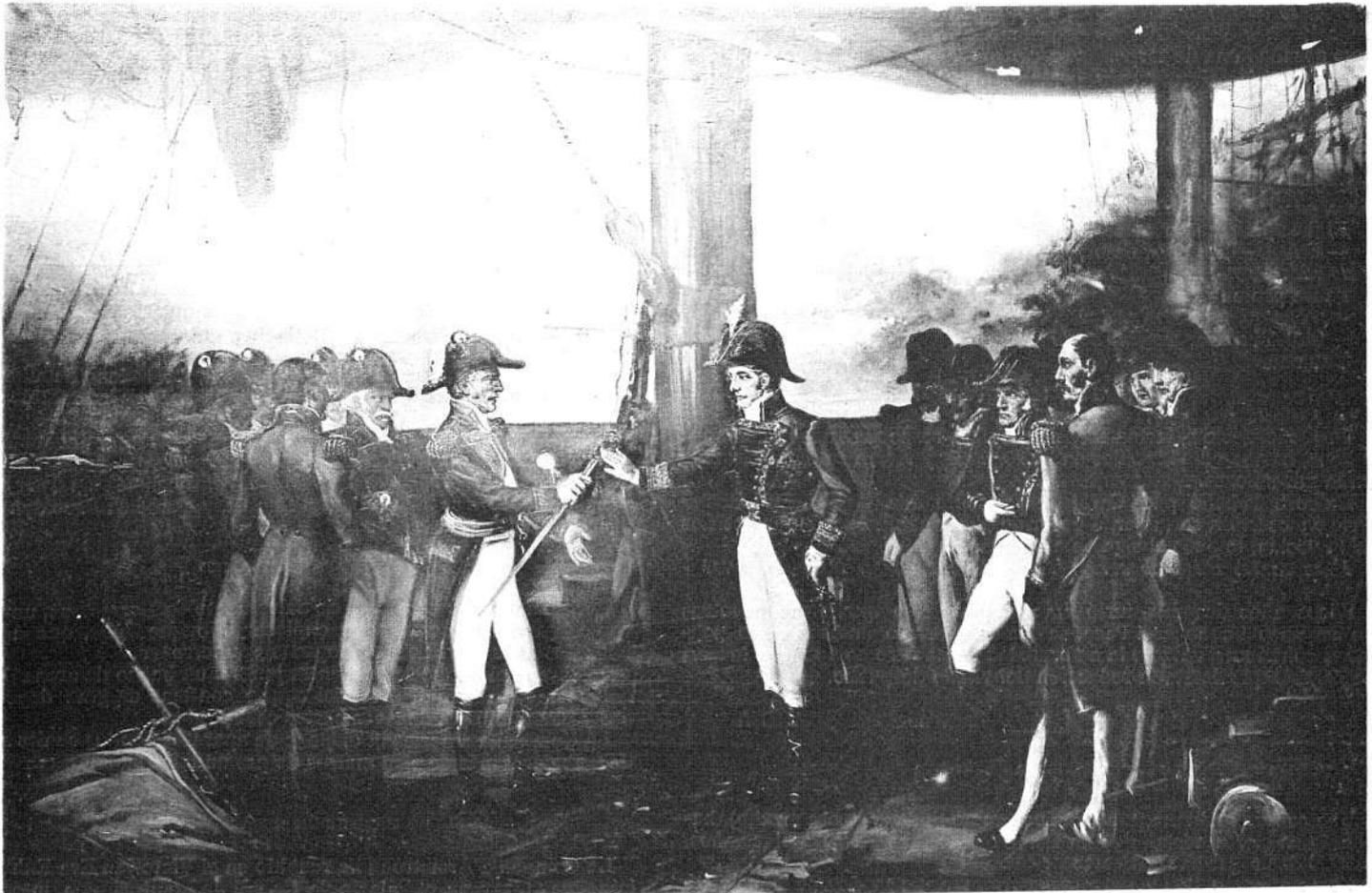
—No, señor, y usted perdóneme; le he dicho Monifacio.

Nuevo suñeto.

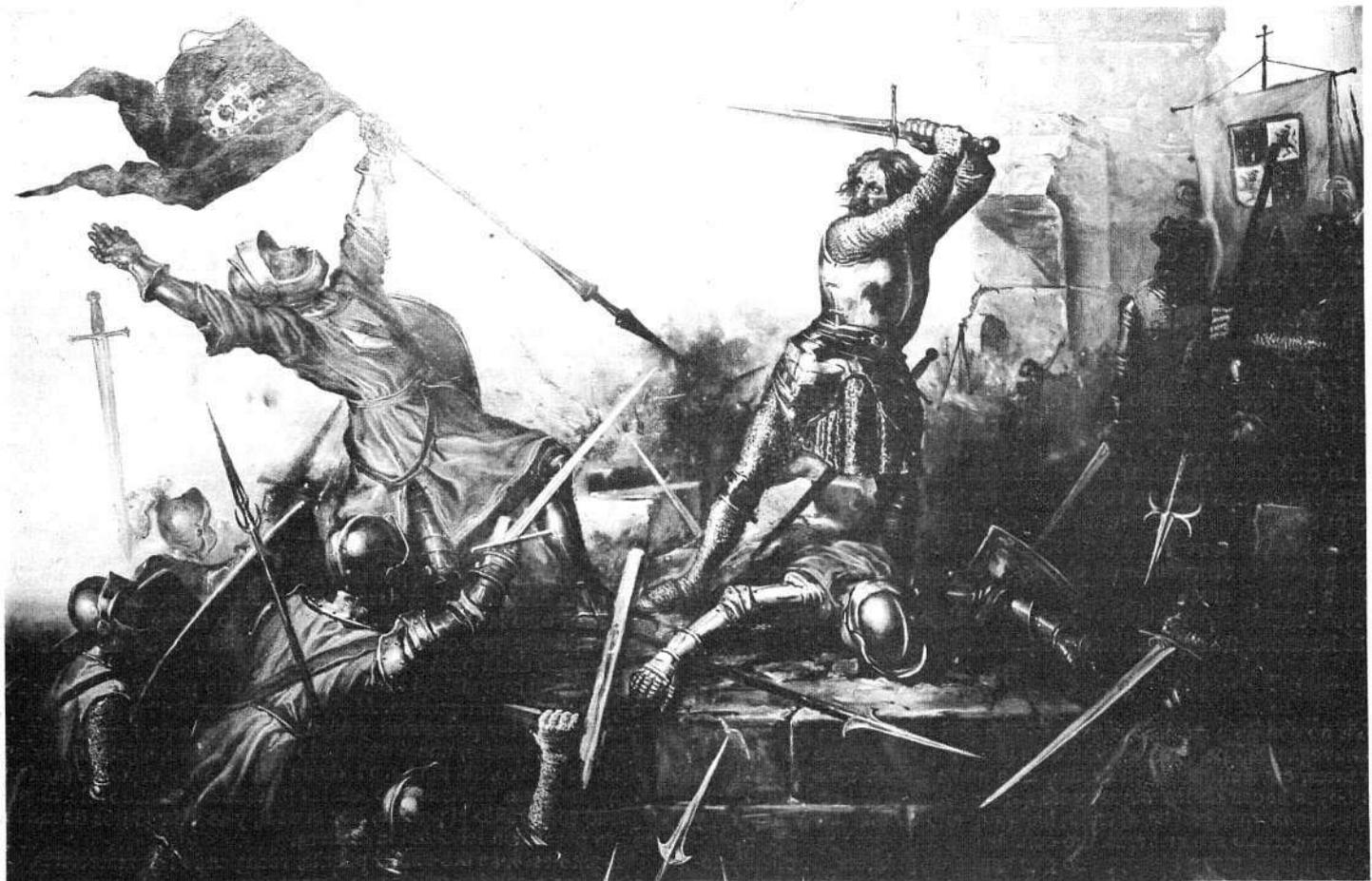
Era en la clase de Química de la Escuela Naval; el profesor explicaba la nomenclatura, y decía:

—Los nombres de las sales se componen con el del ácido, en el cual se cambia la terminación *oso* por *ito* y la *ico* por *ato*, y el nombre del metal que entra en la base, así como se pronuncia ó adjetivado: de molto





RENDICIÓN DE LA ESCUADRA FRANCESA DE ROSELLY EN LA BAHÍA DE CÁDIZ Á LA ESCUADRA ESPAÑOLA MANDADA POR RUIZ DE APODACA (1808).



DEFENSA DE GIBRALTAR POR EL CONDE DE VILLACRECES (1467).



que del ácido carbónico provienen los carbonatos; del hipofosforoso, los hipofosfitos, etc., y la sal formada, verbigracia, por la acción del ácido nítrico sobre el hidrato de cobalto se denomina nitrato de cobalto ó nitrato cobáltico. Señor Pulano—continuó, dirigiéndose á un aspirante que gozaba fama de torpe, — en virtud de lo que acabo de exponer, ¿cómo se llamará la sal que resulte por la acción del ácido sulfúrico?

Silencio del interpelado.

—¿Me ha escuchado usted con atención? ¿Sí? Bueno, pues vamos á ver otra vez. Si toma usted una pequeña porción de una base cualquiera, sodio, por ejemplo, con una cuchara, y la trata usted con ácido sulfúrico, ¿qué obtendrá? Fíjese usted en que va hacer accionar el ácido sobre una base, que es lo que tiene usted en la cuchara... ¿No será un sulf...?

El discípulo, con precipitación: Un sulfato.

—Esto es—dice el profesor,—muy bien; y ¿qué sulfato será ése? ¿Sulfato qué ó de qué?...?

Pausa prolongada.

—¡Hombre, por Dios!... Acuértese usted de la cuchara...

—¡Ah! Sí, señor: ¡sulfato de cuchara!

Tableau.

¡Buen telegrama!

Dos oficiales de Marina, A y B, casados, respectivamente, con Paca y Pepa, estaban embarcados en la *Tornado* y vivían en San Fernando en la misma casa.

La corbeta salió para Cartagena, y como á la llegada A se descuidase en escribir, su mujer, á pesar de haber sabido de él por noticias de la vecina, le puso el siguiente telegrama:

Pepa carta, Paca no carta; ¿por qué Pepa carta, Paca no carta?—Paca.

Pocos años después murió A, loco; por cierto que, como nosotros no llegamos á conocer á Paca, se nos ha ocurrido muchas veces pensar si contribuiría algo á la enfermedad de nuestro compañero la falta de fósforo que delata la redacción del citado despacho.

RICARDO DE LA GUARDIA

¡Morirse de calvo!

Una señora gaditana, tan graciosa como linda (y lo era mucho), hablando en cierta tertulia de un señor vecino suyo, fallecido hace años, se dejó decir que había muerto de calvo.

Como ninguno de los presentes tuviera noticias de que la calvicie fuese una grave enfermedad, le rogaron todos que diera explicaciones acerca de tan rarísimo caso.

—Es muy sencillo—contestó con su gracioso dejo andaluz.—El pobre D. N., que, como digo, era calvo, yendo á visitar una tarde la fragata *Vitoria*, anclada en la bahía, se cayó al agua. Entonces un joven marinero, con pasmosa rapidez, se zambulló para salvar al náufrago, y hasta le pudo agarrar por los cabellos...

—¿No dijo usted que era calvo?

—Por eso... El marinero sólo pudo sacar á flote la peluca.

RAMIRO BLANCO

MISCELÁNEA

LA NAO «SAN GABRIEL»

Debemos á la amabilidad del ilustre marinista Sr. Monleón una exacta copia de la famosa nao *San Gabriel*, que nos ha servido para la reproducción en fototipia que damos en este número.

Respecto á la nao nos dice el Sr. Monleón:

«Para su reconstitución he consultado muchas obras portuguesas y he tomado muchos calcos de las curiosas ilustraciones del *Libro das naos*, del siglo XVI, cuyo título completo va al respaldo del dibujo.

En este libro todas las naves arbolan en el palo mayor la bandera blanca con la cruz roja y nada en los otros palos; por eso yo he puesto en el trinquete un corneta. En aquella época la forma de las banderas no tenía importancia, salvo el estandarte real con dicha cruz, conservando en el mayor el estandarte real como insignia de capitana.»

No dudamos que nuestros lectores estimarán en lo que merece este hermoso trabajo del insigne pintor.

VIAJE DE UNA BOYA

Ya no son únicamente los restos de buques perdidos un peligro para la navegación, peligro imposible de prever por tratarse de escollo errantes, cuya situación en un día dado nadie puede señalar; también las boyas hacen de las suyas, y no carece de interés la odisea de una boya-sirena que estaba anclada hace un año en Martha Vineyard, y que, rompiendo sus amarras, dió comienzo á un larguísimo viaje, marcado ya en el mapa hidrográfico que acaba de publicar la oficina correspondiente de Washington.

Nada se supo de la tal boya hasta que fué vista el 3 de Febrero último 500 millas al Este de Bermuda; allí una corriente la empujó hacia Haití y fué vista otra vez el 7 de Julio, dirigiéndose con rapidez hacia esa isla.

Si la corriente del golfo no la echa hacia el Norte, es fácil que en breve den aviso de su presencia desde las islas de Barlovento. La última vez que se vió la boya había viajado ya 4.000 millas.

EL ACUÁPEDO

Este nombre ha puesto su inventor á un aparato, mezcla de torpedero, de escafandra y de bicicleta acuática. Viene á ser el acuápado una especie de navecilla submarina, de aluminio, larga y estrecha, como que, según dice un periódico americano, tiene 18 pies de largo por 25 pulgadas de diámetro.

En dicha embarcación va cómodamente sentado su único tripulante, que, provisto de una escafandra, ha de hacer funcionar los pedales del aparato, para poner en movimiento la hélice por un procedimiento análogo al de los velocípedos, es decir, por medio de una cadena.

El complemento del acuápado son dos pequeños torpedos que tenderá al alcance de su mano el tripulante y una lámpara eléctrica á proa, destinada á despejar de tinieblas el camino que ha de seguir el artefacto. El interior de este huso submarino está relleno de una cierta composición química, encargada de transformar en respirable el aire viciado, asegurando al buzo la indispensable función fisiológica de la respiración durante seis horas, tiempo que el inventor juzga suficiente para que su acuápado eche á pique la más poderosa escuadra.

Sería injusto poner el punto final á esta miscelánea sin decir el nombre del inventor: se llama Alvary Temple, y ejerce en Brooklyn la profesión de mecánico.

TESORO SUBMARINO

Por iniciativa de un agente de Salvamento de Lorrestock, una Compañía americana se propone explorar el buque *Elba*, que naufragó hace dos años, pereciendo ahogadas 350 personas.

El casco del buque se encuentra junto á un banco de arena de unos quince metros bajo el nivel del agua y contiene un gran depósito de oro y plata, además de 2.000 cartas certificadas.

La Compañía americana dispone de aparatos con los cuales se puede trabajar á más de cien metros de profundidad submarina.

LA EXPOSICIÓN DE ARMSTRONG

La Compañía Armstrong ha reunido en el Victorian Era Exhibition, que tiene lugar en el Palacio de Cristal de Londres, una interesante exposición de todos los modelos construidos desde su fundación por esa importante casa, no sólo en barcos de todo tipo, sino de proyectiles y cañones. Allí se ve desde los primeros cañones Armstrong, que en otro tiempo fueron los únicos y de los cuales tenemos algunos ejemplares, hasta los más modernos de tiro rápido, que también poseemos en algunos de nuestros buques de reciente construcción.

GRAN EXISTENCIA DE TE

Una de las consecuencias de los nuevos derechos proteccionistas que amenazan al comercio exterior de los Estados Unidos, dice un periódico de California, es que en estos momentos hay en camino y en depósito en los puertos del Pacífico más de lo que el que nunca ha llegado de golpe. A fines de Junio se calculaba que estaban en viaje más de 6.000 toneladas, y que en Yokohama y la China continuaban los embarques. El puerto de Tacoma tiene ya una existencia considerable en depósito.

EL ACERO CON PREFERENCIA AL ORO

Cuenta un periódico dedicado á joyería que, en conversación un joyero con uno de sus clientes, le preguntó aquél á éste qué es lo que prefería más si le ofreciese de regalo, una libra de oro ó de acero. «De oro—contestó sin vacilar el interpelado.» «Pues yo—repuso el joyero—prefiero la libra de acero al oro; la libra de buen acero convertida en muelles finos de reloj llega á producir hasta 140.000 duros, mientras que el mejor oro no llega á valer más de 256 duros. Suponiendo que el coste de producción de los muelles finos de acero suba á 100.000 duros, siempre se utilizan 40.000 duros, mientras que de la libra de oro, empleada de la mejor manera posible, no se puede sacar ese valor.

PUNTE DE ALGODÓN

No se concibe bien que pueda hacerse un puente de algodón, y sin embargo, esto se ha realizado en Zwickau.

Los propietarios de una fábrica de hilados se vieron obligados á reemplazar la caldera por una nueva que pesaba 28.000 kilogramos. Ya en la estación, la caldera había que transportarla á la fábrica, situada al otro lado de un riachuelo llamado Mudle, y se observó que el único puente que establecía la comunicación entre ambas orillas era demasiado débil para soportar semejante peso.

Entonces se concibió la idea de hacer uno provisional y para el solo objeto de pasar la caldera. Al efecto, se recurrió á las pacas de algodón, que llegan muy prensadas y sujetas con flejes de hierro. Se hicieron dos pilas de pacas, una á cada lado del riachuelo, sujetándolas con barras de hierro, se tendieron de un lado á otro vigas de madera que apoyaban sus extremos sobre las pilastras ó estribos de algodón, y quedó construido el puente, por el cual, y sobre rodillos de madera, se pudo pasar con felicidad la caldera.

Hecho esto, se deshizo el puente, recogiendo los materiales, que de otra suerte corrían peligro de desaparecer.

Y hé aquí cómo una materia que parece tan poco resistente como es el algodón sirvió para formar la parte principal de un puente por el cual había de pasarse una mole de 11 metros de largo y 2,50 metros de diámetro, que pesaba 28.000 kilogramos.

NUEVOS ENSAYOS CON LAS CALDERAS BELLEVILLE

El vapor correo *Manche*, de la Compañía de los Caminos de hierro del Oeste (servicio de Dieppe á Newhaven), provisto de generadores Belleville, acaba de efectuar unos ensayos muy satisfactorios. Los aparatos han funcionado de una manera perfecta bajo todos conceptos. El término medio de la duración de las travesías de ensayo, ida y vuelta de Dieppe á Newhaven ha sido de dos horas 57 minutos. La velocidad obtenida ha pasado de 21 nudos y medio.

El vapor correo *Laos*, de la Compañía de Mensajerías Marítimas, acaba de terminar sus ensayos; los generadores Belleville provistos de economizadores, instalados en este buque, han dado satisfactorio resultado.

La siguiente nota indica las potencias y velocidades realizadas por este buque en el ensayo efectuado el 3 del actual:

Velocidad sobre las bases.

1.º	18 n 99
2.º	18 n 93
3.º	19 n 08
4.º	18 n 89

Término medio

en lugar de 18 exigidos.

Potencia sobre las bases.

1.º base	1.º curva	8.238 caballos.
	2.º curva	8.421 >
2.º base	1.º curva	8.610 >
	2.º curva	8.624 >
3.º base	una curva	8.904 >
4.º base	una curva	8.757 >

Término medio de las potencias sobre las cuatro bases, 8.620 en lugar de 7.400 caballos.

Superficie de parrilla	48 m 70
Superficie de calefacción	2.039 m 84
Potencia por metro de parrilla	177 caballos.

EXPLICACIÓN DE LOS GRABADOS

D. JOAQUÍN MARÍA LAZAGA Y GARAY, CAPITÁN DE NAVÍO DE PRIMERA CLASE.—Nació en San Fernando (Cádiz), el 3 de Febrero de 1843, é ingresó en la Armada como aspirante el 8 de Enero de 1855.

Dispuesta la intervención de España en Méjico (1861), siendo Guardia marina habilitado de oficial y embarcado en el vapor *Rey Francisco de Asís*, asistió á la toma de Veracruz y castillo de San Juan de Ulua, de cuya guarnición formó parte.

Operó y cruzó con el buque expresado sobre las costas de Santo Domingo con motivo de la anexión de esta isla á España.

Ascendido á Alférez de Navío (1864), salió en Junio de ese año para la campaña del Pacífico sobre la fragata *Berenguela*, encontrándose en el bombardeo de Valparaíso y en el memorable combate del Callao con el mando de la lancha de vapor de la *Numancia*, que quedó por el pronto inutilizada y al gareté, con pérdida de dos hombres, debido á un proyectil enemigo que la alcanzó. En esta misma campaña y mandando el bergantín-goleta *Tongy*, apresado á los chilenos, hizo prisionero á un destacamento del resguardo sobre el morro de Copiapó.

Se hallaba en Cuba cuando estalló la primera insurrección en 1868. Con la compañía de desembarco de la corbeta *Africa*, buque de su destino, se halló en el ataque y toma de Fray Benito á las órdenes del teniente coronel Benegassi, y después en las acciones del Canalito y del Ramón (bahía de Nipe), á las del Brigadier Hidalgo, contra los rebeldes mandados por el General americano Jourdin, que acababa de desembarcar con una fuerte expedición en la expresada bahía. En Enero de 1870, mandando el vapor *General Concha*, se le comisionó para desalojar al enemigo del poblado de la Guanaja con el auxilio de 90 hombres del batallón de Colón que se pusieron á sus órdenes; con esta fuerza y la de su buque fué acometida la Guanaja, que se tomó con pérdida de cuatro hombres.

Merced á esta afortunada operación, desembarcó sin hostilidad algunos días después la columna expedicionaria del Capitán de Navío Regalado.

Con el mando del cañonero *Martin Alvarez* y el eficaz auxilio de la lancha cañonera *Lista*, mandada por el Alférez de Navío Novo y Colson, se logró sostener por espacio de año y medio la libre navegación del río Cauto y la protección y abastecimiento de los fuertes enclavados en las orillas, no sin sostener frecuente tiroteo con el enemigo parapetado en aquéllas.

Por entonces se fué á pique en mitad del río el vapor mercante *Damují*, al servicio del ramo de Guerra; con este obstáculo quedó interrumpida la navegación y el avituallamiento de las tropas. Por propia iniciativa acometió la difícil empresa de extraer el vapor sumergido sin más elementos que los de su pequeño cañonero; después de muchos días de impropio trabajo y hostilizado desde las orillas por los rebeldes, logró poner á flote al *Damují*, dejando expedita nuevamente tan importante vía fluvial. Por este servicio fué felicitado de oficio por el General en Jefe, Conde de Valmaseda, premiado con la cruz roja de primera clase del Mérito Naval, y obsequiado por la casa armadora del

buque con un magnífico cronómetro, que aceptó después de autorizado por el Jefe del Apostadero, General Chicarro.

Asistió en 1873 á la defensa del Arsenal de la Carraca con el mando de una batería que batía las del puente Zuazo durante el sitio que pusieron á dicho establecimiento un regimiento de artillería sublevado y las fuerzas cantonales de la provincia de Cádiz, mandadas por el Brigadier Eguía.

Levantado el sitio, fué destinado á las inmediatas órdenes del Almirante Lobo para la organización de la Escuadra que después bloqueó á Cartagena y batió á la insurrecta; sirvió en dichas fuerzas navales los destinos de ayudante de órdenes y primer ayudante de la Mayoría general.

Con el mando del cañonero *Linca* (1875) y prestando servicio de vigilancia en la costa Sur de Puerto Rico salvó de muerte segura á los tripulantes de la goleta americana *Mary Burrett*, perdida en arrecifes próximos á Guanica, distantes 4 millas de la costa y bajo un temporal del SE. Por el antedicho servicio fué recompensado con la cruz roja de segunda del Mérito Naval.

En 1879 se hallaba de segundo Comandante del vapor *Pizarro*, cuando tuvo lugar su memorable naufragio, yéndose á pique en mitad del Océano al regresar á España desde Puerto Rico. Por su comportamiento en el siniestro le fué concedida otra cruz roja del Mérito Naval.

Con el mando del crucero *Infanta Isabel* (1887) en Buenos Aires, y bajo un temporal del SE., dirigió el salvamento de los habitantes de la isla del Recreo (Riachuelo), invadida por las olas. Se rescataron las vidas de 27 personas, y aún están recientes los honores y agasajos que el Gobierno de aquel país y sus habitantes tributaron á la tripulación del buque.

Las damas argentinas regalaron una hermosa bandera bordada, y el Sr. Lazaga recibió del Presidente de la república como delicado recuerdo un magnífico cronómetro con expresiva y honrosa dedicatoria grabada en una de las tapas; la Sociedad de Salvamento de Náufragos le envió en elegante estuche su medalla de oro. Como caso excepcional consignaremos que el cepillo de aquella Sociedad produjo en el citado buque cerca de 25.000 pesetas en poco más de un año.

Frescos están aún los recuerdos de la campaña de paz y atracción que hizo en ambas orillas del Plata, por lo que fué objeto de dos distinciones de parte del Gobierno del Uruguay que refluieron en honor de España y de su Marina, distinciones sin precedente hasta entonces. Una fué la visita oficial que el Presidente de la república hizo al crucero á pesar de prohibírselo la Constitución. La segunda el riquísimo álbum que le fué ofrecido á su regreso á España por los más conspicuos personajes de Montevideo, en el que se hallan estampadas las firmas del Presidente de la república, de los Ministros y de muchos senadores y diputados sin distinción de partido, al pie de una muy honrosa dedicatoria de despedida.

En la capitania del puerto de Manila, su último destino, prestó notorios servicios desde el principio de la actual rebelión: seriamente amenazada la capital por los rebeldes, le confió el Capitán general, señor Blanco, la defensa del barrio extramuros de Tondo, á cuyo efecto puso á sus inmediatas órdenes parte de las compañías de desembarco de los cruceros *Castilla* y *Reina Cristina* y 150 carabineros, que en penoso servicio cubrieron las zonas avanzadas del lejano barrio, siempre amenazado y alguna vez hostilizado por el enemigo.

Retiradas estas fuerzas á sus buques y cuarteles después de cuatro meses de incansante trabajo, quedaron solamente en la capitania del puerto 20 soldados de Marina para la vigilancia del río Pasig. Con este puñado de hombres, auxiliados por algunos marineros indígenas y 12 tripulantes del vapor correo *Alicante*, logró sofocar en principio la sublevación del cuartel de carabineros: los sublevados fueron desalojados y perseguidos, haciéndoseles dos heridos y 13 prisioneros.

En su empleo de Capitán de Navío sirvió además los destinos de Jefe de la división naval del Sur de Filipinas, Gobernador interino de la isla de Mindanao en la época más activa de su campaña, jefe de la secretaría militar del Ministerio y vocal secretario del Centro Consultivo de la Armada, para cuyo último puesto ha sido vuelto á nombrar por reciente Real decreto, ya con el empleo de Capitán de Navío de primera clase.

Días de mar, 2.741. Embarcado, 27 años en 41 buques de guerra, de los cuales ha mandado seis y una división naval en Filipinas.

Cruces y medallas: las del Callao, Carraca, Cuba, Alfonso XII, Guerra civil y Salvamento de Náufragos; placas de San Hermenegildo, María Cristina, Mérito Naval blanca de tercera clase, id. roja de segunda, id. roja de segunda, Mérito Militar blanca de tercera, id. roja de tercera, ídem roja de tercera, id. roja de segunda; cruces del Mérito Naval roja de primera y Comendador de Isabel la Católica. Fué tres veces declarado Benemérito de la Patria.

El General Lazaga, cuya hoja de servicios bien se ve que no puede ser más brillante, posee otros méritos, de los que no se hace mención en dicha hoja. Son éstos un compañerismo probado en mil ocasiones, una amabilidad sin límites para sus inferiores y una bondad de alma que en el acto aprecian cuantos llegan á tratarle, aunque sea superficialmente.

Es además una fundada esperanza para la Marina española.

CORBETA VILLA DE BILBAO.—LAS MANIOBRAS DE COMBATE DE LOS APRENDICES MARINEROS.—Publicamos en el presente número cuatro fototipias representando con toda fidelidad las maniobras que la compañía de aprendices marineros, al mando del Teniente de Navío D. Mario Quijano, Comandante de la *Villa de Bilbao*, verificó el día 9 del pasado en el polígono de Catabois y San Pedro de Leixa.

Cuantos presenciaron dichas maniobras se admiraban de la marcialidad y precisión con que aquellos simpáticos muchachos las efectuaron. En el primero de los expresados puntos verificaron ejercicios de tiro con fusiles Remington y Mauser español, haciéndose buen número de blancos. En San Pedro de Leixa se organizó por la noche en toda regla el servicio de plaza en seis tiendas de campaña, donde se alojó la fuerza, y al día siguiente, ro, simularon los futuros *lobos de*

mar algunos combates en las cercanías del campamento, así como sorpresas al cordón de seguridad cuando ya entró la noche, durante la cual no cesó la vigilancia, haciéndose el servicio de guerra hasta en los menores detalles; el profundo silencio de la noche sólo era interrumpido por la voz de contrasena de los escuchas al encontrarse. Al amanecer del siguiente día se simuló el ataque y defensa de una posición, maniobra que duró hasta las diez de la mañana.

Coincidió la fecha en que se efectuaron estas maniobras con la tristemente célebre del inicuo asesinato de Cánovas; al recibirse en el campamento la funesta noticia, al dignísimo Jefe de los aprendices ocurriósele la idea, digna de todo aplauso, de aumentar un número al programa, y al efecto ordenó que se celebrase una misa de campaña aplicada por el alma del ilustre é inolvidable estadista, cuya pérdida llora España entera. Improvisóse, pues, un altar, y en él efectuó la sagrada ceremonia el presbítero Sr. Fontecha, á la que asistieron muchas distinguidas familias del Ferrol, y terminado el acto, que fué solemnisimo y conmovedor, hicieron los aprendices las tres descargas de honor con una precisión tal que encantó á cuantos las presenciaron.

Los pequeños marineros habrán seguramente quedado satisfechos de los elogios que todo el mundo les prodigó, bien merecidos por cierto, y muy de alabar es también la pericia y tacto empleados por su ilustrado Comandante é instructores de la escuela.

SOCIEDAD COOPERATIVA DE LOS EMPLEADOS DE LA COMPAÑÍA TRASATLÁNTICA.—Esta Sociedad, altamente benéfica, parece ser como un complemento del bienestar que á todos sus servidores proporciona la patriótica Compañía Trasatlántica. Trabajó mucho en su planteamiento y desarrollo el Jefe de la Armada Sr. Agacino, y es tan grande el logro en los pocos años que lleva de funcionar aquel establecimiento, que su venta mensual asciende á cerca de 50.000 pesetas. Se surten de ella todos los obreros, empleados y personal á flote. Pagan las compras: los obreros por semanas vencidas, los empleados por mes devengado y el personal embarcado, bien sea en buques que hacen la carrera á Cuba ó á Filipinas, á la terminación del viaje.

Las deudas de todos los que fallecen, desertan ó dejan de pertenecer á la Compañía se condonan, pues ésta no persigue á nadie por tal concepto.

La Compañía concede á la Cooperativa su protección y ayuda y fortalece su caja para facilitarle los pagos, pues sólo con su capital no podría llevar hasta el extremo que lo efectúa la serie de ventajas siguientes:

- 1.^a El peso es rigurosamente exacto.
- 2.^a Ningún género está adulterado.
- 3.^a Como la venta mensual (45.000 pesetas) es elevadísima, ningún género se envejece.
- 4.^a Llevándose para cada socio ó consumidor una cuenta corriente, en todo momento pueden los interesados aclarar cualquier duda sobre sus gastos.
- 5.^a El calzado, la ropa y otras compras pueden realizarse á plazos.
- 6.^a Médico gratis.
Medicina gratis.
Abogado gratis.
Dentista gratis para los obreros necesitados.
Escuela de niños gratis.
Escuela nocturna para hombres gratis (1)
- 7.^a Los que estando embarcados se ausentan para Cuba ó Filipinas navegan con la tranquilidad de que á sus familias no les faltan los alimentos en tanto se verifica el viaje.
- 8.^a Todos los géneros están más baratos que en plaza. La economía por este solo concepto puede estimarse en un 15 por 100.
- 9.^a Los socios ó hijos de éstos pagan en el gimnasio la tercera parte, ó sea pesetas 2,50.

ADVERTENCIAS IMPORTANTES.—1.^a Se obtiene el beneficio de un 5 por

(1) Costea su sostenimiento el Centro Obrero de Matagorda, que á su vez está sostenido por la Compañía Trasatlántica.

100 sobre los precios de la lista para las cantidades de 10 kilogramos ó 10 litros en adelante de cada artículo, así como para la docena de latas de conserva.

2.^a Los que compran el pan y la carne con bonos de la Cooperativa tienen un beneficio de un 6 por 100 sobre el público.

3.^a El Bazar Norte Americano rebaja el 10 por 100 sobre los precios fijos de la plata Meneses á todos los socios de la Cooperativa. Para autorizar esta concesión hay que ir provisto de vale por la Sociedad.

4.^a Todos los meses deben quedar saldadas las libretas de consumos. Excepción de esta regla general son las libretas de los que, estando embarcados, los sobrecargos respectivos tienen concedido créditos mensuales, que á la terminación de los viajes se saldan.

5.^a Los sobrecargos están provistos de un talonario para que los embarcados que deseen se abastezcan sus familias de los almacenes de la Cooperativa no tengan más que señalar la cantidad ó crédito mensual que quieran para las mismas y el sobrecargo lo participe á las oficinas. De este modo dejan asegurado su sostenimiento durante su ausencia.

6.^a El profesor dentista oficial de la Cooperativa lo es el Sr. Galván, cirujano dentista del Asilo de Matagorda, el que rebaja en un 50 por 100 sus operaciones de cirugía dental y el 10 por 100 sobre los aparatos protéticos.

7.^a El abogado Sr. D. Francisco J. de Igueravide, que lo es de la Delegación de la Compañía, ofrece los servicios de su profesión gratis á todos los socios, por cuyo rasgo muy meritorio la Sociedad lo considera como el abogado oficial de la misma.

La Sociedad Cooperativa del personal de la Compañía Trasatlántica ocupa un hermoso edificio en Cádiz, calle de Zaragoza, esquina á la de Cervantes.

De sus interiores damos dos vistas en el presente número, sacadas de unas magníficas fotografías de la

acreditada casa del Sr. Rocaful.

RENDICIÓN DE LA ESCUADRA FRANCESA EN CÁDIZ EL 14 DE JUNIO DE 1808.—El Almirante Ruiz de Apodaca, que se encontraba con la Escuadra de su mando en la bahía de Cádiz y enarbolaba su insignia en el navío *Príncipe de Asturias*, rindió la que mandaba el Almirante Rossilly, compuesta de cinco navíos y una fragata.

El pintor de este cuadro, Sr. Rodríguez Losada, ha representado con gran acierto la escena de la rendición y entrega de la espada que sobre la cubierta del navío *Héro* le hace el Almirante francés, y Apodaca, con proceder caballeresco, la rechaza é indica que conserve en su poder.

El cliché nos ha sido facilitado por el distinguido FOTOGRAFÓFILO Sr. De Gabriel (biznieto del primer Conde del Venadito), que recientemente ha obtenido medalla de bronce en el certamen fotográfico de *La Revista Moderna*.

DEFENSA DE GIBRALTAR POR SU ALCAIDE ESTEBAN DE VILLACRECES EN 1467.—También este hermoso cuadro está pintado por el Sr. Rodríguez Losada, el cual por su fecundidad ha merecido el nombre de *Luca fa presto* andaluz. Efectivamente pintó innumerables cuadros históricos y una galería de reyes de España.

La muerte le sorprendió acabando uno de dimensiones colosales representando la batalla de Clavijo, destinado á decorar un muro de la iglesia de San Miguel de Jerez de la Frontera.

El Alcaide Esteban de Villacreces está representado en el acto de descargar un mandoble sobre el Duque de Medina Sidonia, que con sus partidarios asaltaba el muro; es de notar el relieve y perspectiva de las alabardas del primer término, que parecen salirse del cuadro.

El cliché que nos ha servido también ha sido obtenido por el Sr. De Gabriel, el cual es inventor de un aparato tan ingenioso como sencillo para medir la velocidad de los obturadores, llamado péndulo foto-crono-métrico. Los dos cuadros pertenecen á la excelentísima Sra. D.^a Elisa L. de Morla, viuda de De Gabriel.

NO SE DEVUELVEN LOS ORIGINALES
MADRID.—Imprenta de los Hijos de M. G. Hernández, Libertad, 16 dup.^o



EL CARDENAL JIMENEZ DE CISNEROS



MARCONI

INVENTOR DE LA TELEGRAFÍA ELÉCTRICA SIN HILOS

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 servirsela con exclusión de dichos tres números, pero con la solemne promesa de remitirselos en breve plazo.

El Mundo Naval Ilustrado

REVISTA QUINCENAL

SE PUBLICA LOS DÍAS 1 Y 15 DE CADA MES

PRECIO DE LAS SUSCRIPCIONES

	Trimestre.	Semestre.	Año.
ESPAÑA (pesetas).....	8	16	30
EXTRANJERO (francos).....	»	20	36
CUBA, PUERTO RICO y FILIPINAS (pesos fuertes).....	»	5	8

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

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

Anuncios.

Para la inserción y pago de los anuncios débense dirigir exclusivamente al Administrador de EL MUNDO NAVAL, Quintana, 31, Madrid. La Casa HERNANDO Y C.^a garantiza el buen cumplimiento de cuanto concierne á la Administración.

Advertencias.—El precio de los anuncios será siempre IGUAL PARA TODOS, sin excepción. Lo mismo el naviero que el industrial ó comerciante, lo mismo los extranjeros que los españoles, ABONARÁN EL IMPORTE EXACTO que les corresponda por el espacio que ocupen según tarifa. Á los anunciantes por un año se les rebajará el 25 por 100 del precio corriente. Á los de un semestre, el 15 por 100.

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

Los anuncios podrán admitirse EN ILIMITADO NÚMERO, pues han de publicarse en papel igual al del texto.

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

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