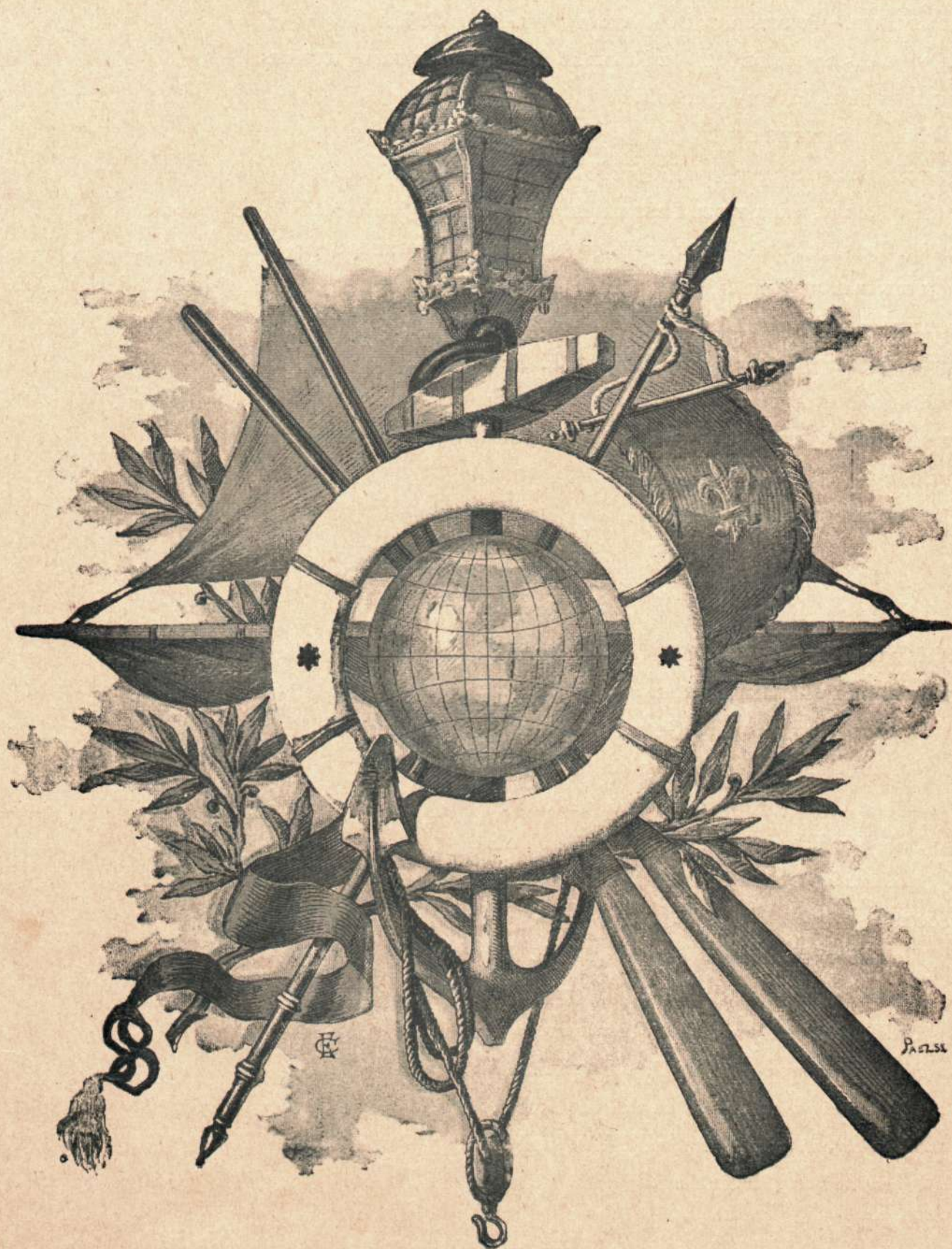


EL MUNDO NAVAL ILUSTRADO



REVISTA QUINCENAL

AÑO I.—NÚM. 5

SUMARIO

TEXTO

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

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

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

TRASLACIÓN DE LOS RESTOS DE MÉNDEZ NÚÑEZ AL PANTEÓN DE MARINOS ILUSTRES.

CUATRO HÉROES DE LA MARINA ESPAÑOLA.

REVISTA NAVAL DE SPITHEAD.

UNA PROPIEDAD DEL ACETILENO, por *D. José Rodríguez Mourelo*.

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

LA COMPAÑÍA TRASATLÁNTICA.—BENEFICIOS QUE REPORTA A SUS OBREROS, por *D. P. Canales*.

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

EL MAYORAZGO (cuento), por *D. Luis Calvo Revilla*.

EL OSO GRIS (episodio histórico), por *D. Roque F. Yzaguirre*.

BARÓMETRO DE LA SANGUIJUELA, por el *Marqués de Arellano*.

ANÉCDOTAS Y CHISTES HISTÓRICOS, por *D. R. de la Guardia* y *D. R. Blanco*.

MISCELÁNEA.

EXPLICACIÓN DE LOS GRABADOS.

GRABADOS

Retrato del EXCMO. SR. D. CLAUDIO LÓPEZ BRU, segundo Marqués de Comillas.

CUATRO HÉROES DE LA MARINA ESPAÑOLA:

D. Norberto Baturone y Gener, Comandante de Infantería de Marina.

D. Juan González López, Capitán de Infantería de Marina.

D. José Osset y Rovira, Teniente de Navío.

D. Jenaro Pando y Valdés, Alférez de Navío.

Depósito de los restos de Méndez Núñez en el Panteón de marinos ilustres, dibujo de Villapadierna.

BELLAS ARTES:

Pescadores de sardinas, cuadro de D. P. Armesto.

Triste hallazgo, cuadro de D. J. Martínez Abades.

¡Solo Dios!, cuadro de D. J. Ruiz Luna.

Nuevo peligro, cuadro de D. J. Fernández Alvarado.

De la guerra, cuadro de D. A. Pla y Rubio.

Sueño de amor, escultura de D. J. Bilbao.

Plano de la revista naval de Spithead.

MARINA MERCANTE:

El *Garibaldi*, crucero acorazado de la República Argentina.

El *Rio de la Plata*, crucero regalado por españoles residentes en Sur de América.



El Mundo Naval ILUSTRADO.

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

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

AÑO I



MADRID 1.^o DE JULIO DE 1897.



NÚM. 5



EXCMO. SR. D. CLAUDIO LOPEZ BRU

SEGUNDO MARQUÉS DE COMILLAS

CRÓNICA NAVAL ESPAÑOLA

1.º de Julio de 1897.

SUMARIO: Operaciones militares.—Buques nuevos, reformados y carenados.—Navegaciones, banquetes y agasajos.—Hidrografía.—Astilleros del Nervión.—Las murallas de San Juan de Puerto Rico.—Personal.—Justicia.—Sinistros.—Aniversarios.



A pasada quincena ha sido más fecunda que las anteriores en noticias referentes á las operaciones de la guerra de Cuba.

La Infantería de Marina ha batido repetidas veces al enemigo en Asiento Viejo, en Mena y en el potrero San Román, donde el bravo capitán Carranza derrotó al cabecilla Gallo, que perdió ocho muertos y varios prisioneros.

El crucero *Infanta Isabel* protegió con el fuego de su artillería la arriesgada operación de relevar las fuerzas que guarnecen el fuerte de Maraví.

El de la misma clase *Conde de Venadito*, comandante Arriaga, dispersó al enemigo, que pretendió hostilizarle desde las orillas en la ensenada de la Caleta.

El cañonero *Reina Cristina*, mandado por el Teniente de Navío Croquer, verificó en el río de Santa Ana una lucida operación. Las fuerzas de desembarco de este buque forzaron la barra de aquel río, pasando á brazo sus pequeños botes bajo el fuego del enemigo, y realizado este propósito, apresaron siete embarcaciones que allí se habían refugiado, quemaron cinco de ellas y acometieron el campamento de los rebeldes, que fué igualmente destruido, quedando en poder de la columna de desembarco las armas, municiones y efectos que abandonaron en su huida. Los tripulantes del *Cristina* sólo tuvieron dos heridos y dos contusos.

Los cañoneros *Guantánamo*, *Delgado Parajo* y *Dardo*, en combinación, ametrallaron é impidieron el paso del río Mayabeque á los rebeldes, dispersos y acosados por las fuerzas del General Maroto.

**

El nuevo crucero *Río de la Plata*, de 1.750 toneladas, que costean los españoles residentes en las repúblicas del Plata, será construido en Francia, en los astilleros de La Seyne, los mismos de donde proceden el *Pelayo* y la *Numancia*, y donde actualmente se transforman esta última y la *Vitoria*.

El *Río de la Plata* será la primera de estas ofrendas patrióticas que se convierten en realidad, y por ello merecen aquellos españoles nuestro primer aplauso, que deseamos hacer pronto extensivo á los demás hijos de España que en diversas regiones de América se afanan por alcanzar el mismo resultado.

El *Carlos V*, después de remediadas las averías que sufrieron algunas de sus calderas en las primeras pruebas, ha vuelto á probarlas con satisfactorio resultado.

Este buque pasará probablemente al Havre para montar allí su artillería gruesa.

El *Pelayo* cambiará la de 12 centímetros que monta en la batería por igual número de piezas de 14 centímetros de tiro rápido, con lo cual aumentará considerablemente su poder ofensivo.

El primer grupo de sus nuevas calderas ha sido probado en frío con resultado satisfactorio.

El cazatorpederos *Destructor* ha regresado de Inglaterra también con nuevas calderas que le permiten alcanzar una velocidad de 22 millas.

En breve se botará al agua en el astillero de La Graña el crucero de tercera clase *Don Alvaro de Bazán*, de igual tipo que el *Marqués de la Victoria*, construidos por la casa Vila.

En Inglaterra se adquirirá un casco de buque mercante para reemplazar al pontón *Ferrolana* que, efecto de sus muchos años, se encuentra ya en estado de completa inutilidad en la bahía de Santa Isabel, de Fernando Poo.

**

Nuestro acorazado *Viscaya*, que asiste á las fiestas del Jubileo de la Reina Victoria, ha representado gallardamente á nuestra Marina, ocupando el tercer puesto en la línea de acorazados extranjeros, que formaron en Spithead por nacionalidades en este orden: Austria, Alemania, España, Italia, Rusia, Estados Unidos, Francia, Holanda, Portugal, Suecia y Noruega, Dinamarca, Japón y Siam.

A su bordo han presenciado la revista naval, invitados por el Almirante Bermejo, que en él arbola su insignia, el Embajador de España, Sr. Conde de Casa Valencia, el Duque de Bailén y otros españoles ilustres.

Nuestro Almirante fué presentado á la Reina Victoria en Windsor el día 24 y obsequiado en Portsmouth por el Almirante del

puerto con un banquete especial para los marinos españoles, además del consagrado en general á todos los jefes de las Escuadras extranjeras.

A su vez el Almirante español ha obsequiado con un lunch á bordo á lo más distinguido de la colonia española, y en nombre de los allí reunidos, el Embajador español envió á S. M. la Reina Regente un expresivo telegrama de adhesión, redactado en las aguas inglesas sobre aquel trozo flotante de la patria española.

Ya indicamos en nuestra crónica anterior la necesidad de prever estos obsequios y la manera de corresponder á ellos en forma decorosa y en armonía con las circunstancias.

Como dato para apreciar lo que habrá encarecido temporalmente la vida en Inglaterra, bastará consignar que el gasto extraordinario ocasionado por el Jubileo en la gran capital bajo sus múltiples aspectos, se calcula en 1.600 millones de pesetas: *setenta y cinco veces* nuestro presupuesto ordinario de Marina; es decir, que Londres sólo gasta en diez días de fiesta para honrar á su Reina lo que España en el sostenimiento ordinario de su Armada durante tres cuartos de siglo.

Tan extraordinaria riqueza es lo que explica que Inglaterra pueda exhibir como uno de los detalles de tal fiesta, *ciento setenta buques de guerra con cincuenta mil tripulantes*, sin necesidad de retirar para ello ninguna de sus numerosas Escuadras, que á la vez se hallan esparcidas por el mundo. Sólo en nuestras costas del Mediterráneo y sin objeto determinado se encuentra en estos días una de nueve buques, que durante las fiestas del Jubileo ha visitado los puertos de Alicante, Valencia y Tarragona.

El crucero *Cristóbal Colón* es esperado en la capital de Menorca, donde el ayuntamiento y vecindario se aprestan á recibirlo con extraordinarios obsequios, entre los que figura el de ofrecerle una bandera de combate.

El mismo obsequio se propone ofrecer á la fragata *Victoria* el Ayuntamiento de la ciudad de este nombre.

La corbeta *Nautilus*, escuela de guardias marinas, continúa su excursión por Italia. En Liorna fué obsequiada la oficialidad por el director del Astillero, pronunciándose con tal motivo entusiastas discursos en honor de una y otra Marina. Después de Liorna ha visitado á Génova y desde allí se dirigirá á Marsella, Barcelona y Cartagena, donde rendirá su viaje.

El transporte *General Valdés* ha sido destinado á San Sebastián durante la permanencia de la Real Familia.

**

La comisión hidrográfica de las costas de la Península instalada á bordo del *Urania*, bajo la dirección del Capitán de Navío don Emilio Luanco, ha remitido ya la nueva carta de la isla de Menorca, que es un trabajo de lo más acabado y completo.

En breve quedará terminada la rectificación de las costas españolas del Mediterráneo y pasará á continuar sus trabajos á las septentrionales de la Península.

**

El asunto referente á la incautación de los Astilleros de Bilbao por el Estado y á la liquidación de las reclamaciones que con este motivo se han entablado de una y otra parte ha sido ya informado por el Consejo de Estado y examinado detenidamente por el de Ministros, que se ha mostrado conforme con la opinión del alto Cuerpo consultivo, si bien considerando que debe llevarse al conocimiento de las Cortes.

**

La Marina ha tomado parte en una ceremonia que, aun cuando ajena á su instituto, es digna de mención por lo curiosa é interesante.

Sabido es el afán y la constancia con que la capital de Puerto Rico ha venido solicitando el derribo de sus viejas murallas, á fin de facilitar el ensanche de la población.

Obtenida la autorización necesaria, todas las clases sociales han contribuido al general regocijo con que se han inaugurado los trabajos.

Al amanecer del día señalado, una brigada de supuestos obreros, compuesta de oficiales del Ejército y de la Marina, empleados, médicos, abogados, literatos, periodistas y comerciantes, provistos de lujosas herramientas, precedidos de músicas militares y acompañados de largo séquito, han atravesado las calles de la población, engalanadas y cubiertas de ramaje y de flores desde el Ayuntamiento hasta el sitio en que había de dar comienzo la faena demolidora.

Un Coronel de Ingenieros militares, ejerciendo de capataz, dió la señal de proceder al derribo, y durante algunos minutos la animosa cuadrilla de honor se consagró con verdadero celo á abrir brecha en el muro que durante tanto tiempo había sido considerado indispensable para defensa de la ciudad.

El primer barreno que estalló, á las siete y media de la mañana, fué saludado con estruendoso aplauso, repique de campanas, lluvia de flores y multitud de palomas en libertad.

CRÓNICA NAVAL EXTRANJERA

A la hora señalada para el descanso, otra brigada de lindísimas jóvenes de la buena sociedad puertorriqueña, vistiendo trajes de aldeanas, apareció en el campamento de los obreros provista de lujosos cestos repletos de provisiones para el almuerzo de aquellos afortunados trabajadores, que se apresuraron a aceptar y a dividir con ellas el premio de su trabajo.

El Capitán general, Sr. Marín distribuyó tabacos á los operarios, y el champagne, siempre portador de alegrías, hizo que algunos de ellos, sintiéndose oradores, amenizasen más la fiesta con sendos discursos alusivos al acto.

La capital de Puerto Rico ha celebrado, pues, una fiesta amenísima que á la vez puede significar las alegrías de una mejora local igualmente grata á todas las clases sociales, ó la glorificación del trabajo ennoblecido con el concurso material de la sociedad más elevada.

**

El personal de la Marina ha recibido con sentimiento la noticia de la muerte del antiguo oficial del Cuerpo general de la Armada, y Auditor retirado después, D. Cayetano Lobatón.

También ha sido muy sentida la pérdida del Teniente de Navío D. Jerónimo Blanco y del capitán de Infantería de Marina D. José Poch.

Los restos del joven Teniente de Navío D. José Luis Díez, que dejó por su ciencia un nombre distinguido, han sido trasladados desde el cementerio de Jerez de la Frontera al Panteón de marinos ilustres de la ciudad de San Fernando.

Por fallecimiento del Gobernador de las posesiones españolas del golfo de Guinea, Sr. España, ha sido nombrado para este cargo el Capitán de Fragata D. José Rodríguez Vera.

**

La sala de Justicia del Consejo Supremo de Guerra y Marina ha declarado que el naufragio del crucero *Colón* en las costas de Cuba fué un accidente fortuito de mar.

**

La pasada quincena registra el naufragio del bote pescador *Tres Hermanos*, que zozobró cerca de Muros, ahogándose uno de sus tripulantes, y el incendio en el puerto de Valencia de la barca italiana *Masaniello*, dominado afortunadamente por las tripulaciones de los cañoneros *Cocodrilo* y *Urania*, que evitaron la pérdida del cargamento.

**

La quincena que empieza registra los siguientes aniversarios:
1 de Julio de 1824.—Nacimiento del Almirante Méndez Núñez en Vigo.

3 de Julio de 1797.—Ataque de la escuadra de Nelson á la plaza de Cádiz, rechazado por sus baterías y por las fuerzas sutiles de nuestra Marina.

5 de Julio de 1807.—Defensa de Buenos Aires por el Brigadier de la Armada D. Santiago Liniers contra el ejército inglés de Whitelocke. Este ejército, aunque logró desembarcar, perdió 4.000 hombres y capituló después, obligándose á reembarcar, á evacuar además á Montevideo, de que se había apoderado antes, y á no hostilizar durante aquella guerra ningún punto del virreinato. Liniers fué recompensado con el ascenso á Jefe de Escuadra y el nombramiento de Virrey y Capitán general de las provincias del Río de la Plata. Tres años después fué fusilado por los separatistas americanos. Sus restos y los de sus compañeros de martirio fueron trasladados á España en el bergantín *Gravina* en 1864 y hoy reposan en el Panteón de marinos ilustres de San Fernando.

6 de Julio de 1732.—Reconquista de Orán por la Escuadra de Cornejo y el Ejército del Duque de Montemar. Constaba la Escuadra y su convoy al salir de Alicante de 535 velas, con 30.000 hombres de desembarco.

10 de Julio de 1447.—Nacimiento de Colón.

Aunque sin relación con la Marina, merecen recordarse los siguientes:

8 de Julio de 1520.—Batalla de Otumba, ganada por Hernán Cortés á los mejicanos.

13 de Julio de 1558.—Batalla de Gravelinas, ganada por los españoles á los franceses.

14 de Julio de 1535.—Toma de la Goleta por Carlos V.

15 de Julio de 1094.—Conquista de Valencia por el Cid.

Y aunque de triste recuerdo:

11 de Julio de 711.—Batalla de Guadalete y principio de la dominación árabe en España.

RAMÓN AUÑÓN Y VILLALÓN

Capitán de Navío de 1.ª clase.

SUMARIO: Las nuevas calderas agua-tubulares y la Marina mercante.—En Francia como aquí.—Arbitraje del Emperador de Rusia.—Calderas del crucero inglés *Proserpina*.—Estatua al gran Lesseps.—Desgracia en un bote.—Explosión á bordo de un acorazado austriaco.—Vapor español *Portimante*.—Krupp constructor naval.—Accidentes.—Los ingleses y el puerto de Bizerta.—Estación naval chino-rusa.—Revista naval de Spithead.

DEDICADA desde hace años toda la atención de los ingenieros y constructores al perfeccionamiento de las máquinas, con exclusión de las calderas, que seguan su marcha normal, se vino á establecer para éstas un régimen que podría llamarse permanente, con lo que no sólo se llegó á perfeccionar el tipo casi único adoptado, sino que en los talleres de construcción se emplearon grandes capitales que representan intereses é influencias de primer orden. El aumento de presiones para las máquinas y los accidentes ocurridos con las calderas antiguas, al querer sacarlas de sus límites naturales, ha contribuido á que los otros sistemas, que antes apenas aparecían vergonzosamente, alcen hoy la cabeza en lucha decidida y cada día mayor, pues los ingenieros mecánicos han trasladado su actividad é inventiva de los aparatos llamados á utilizar el vapor, ó sean las máquinas, á los aparatos que deben producirlo, ó sean las calderas.

La lucha es tanto más enérgica cuanto que, como hemos dicho, el cambio representa la anulación de grandes industrias ensoberbecidas en su soberanía indisputada, y son las que hoy remueven cielo y tierra, prensa, tribuna y cuanto humanamente es posible para defender el pleito, que es el *statu quo* de las calderas.

Desde luego las calderas agua-tubulares, han arrojado á sus contrincantes de las Marinas de guerra, por su poco peso, mayor facilidad de producción rápida de vapor, explosiones menos desastrosas, etc.; y por ese motivo también hace tiempo que es suya la producción de vapor dentro de las ciudades, donde los progresos de la industria y las crecientes necesidades de la vida moderna exigen mayor consumo de fuerza motriz.

Todavía, sin embargo, las antiguas calderas dominaban en la Marina mercante, donde se les atribuye más facilidad de sostener un servicio regular y constante y, sobre todo, por no ser necesario un cuidado tan grande con la alimentación; pero este campo se halla seriamente amenazado y empieza á perder terreno en esta que se puede considerar como última trincherá.

Los vapores del comercio se dividen en tres clases: de pasajeros, pasajeros y carga y carga solamente.

Para los de pasajeros, cuando se trata de travesías cortas, tienen las calderas agua-tubulares la ventaja de que, hecho el trayecto, se apagan, sin necesidad de guardia de noche ni del gasto considerable de la encendida, y que en buques destinados á ir siempre á toda velocidad puede disponerse sobre seguro de una presión igual, merced á los reguladores, cosa que no se puede conseguir con las calderas antiguas en cuanto empiezan á ser viejas.

Los buques de pasaje y carga tienen también más seguridad en sus travesías, más amplio espacio para la carga y posibilidad de más grandes presiones.

Quedan, por último, los vapores de carga, cuya escasa dotación requiere que todos los aparatos permitan un poco de negligencia en el servicio, sin mayor peligro, y para esto los partidarios de las nuevas calderas presentan el siguiente cuadro:

SISTEMAS

	Peso completo de calderas para una máquina de 10.000 caballos con agua y todos los accesorios.
Sistema ordinario.....	570 toneladas.
Martin.....	309 »
Ellis y Eaves, tiro inducido.....	632 »
Hawden.....	455 »
Belleville, tiro forzado.....	290 »
Belleville, tiro natural.....	422 »
Babcock y Wilcox, tiro forzado.....	371 »
Babcock y Wilcox, tiro natural.....	439 »
Seaton.....	274 »
Thornicroft.....	168 »

Es de notar la diferencia de 400 toneladas de peso de las calderas Thornicroft á las ordinarias, aunque es claro que éstas no son hoy para el servicio de buques del comercio; sin embargo, dicha diferencia es una señal evidente del rumbo que toma la debatida cuestión de las calderas que, de un modo ó de otro, es de creer que terminará con la desaparición de las que hasta hoy han gozado de prestigio en los mercados, casi sin competencias.

**

Aunque no merezcan mucho crédito las noticias que copiamos á continuación, pues arrancan de un debate parlamentario, en el cual es posible que tenga más parte la política ó intereses especiales que los propios hechos, ello es que en las Cámaras francesas se ha dicho que el acorazado *Magenta* carece de estabilidad;

CUATRO HÉROES DE LA MARINA ESPAÑOLA



D. NORBERTO BATURONE Y GENER
Comandante de Infantería de Marina.



D. JUAN GONZÁLEZ LÓPEZ
Capitán de Infantería de Marina.



D. JOSÉ OSSET Y ROVIRA
Teniente de Navío.



D. JENARO PANDO Y VALDÉS
Alférez de Navío.



que al *Brenus* ha habido que modificarle la super-estructura por el mismo motivo; que á cuatro acorazados guardacostas hubo que hacerles grandes modificaciones, porque no podían llevar su artillado y porque con la pequeña inclinación de cinco grados ya no funcionaban sus aparatos hidráulicos; que el *Carnot*, *Charles Martel* y *Jaureguiberry* tienen que cambiar todos los tubos de sus calderas Belleville; que el crucero *D'Assas* cala demasiado; que el *Descartes*, por el contrario, cala tan poco que ha habido que lastrarlo, con lo que ha perdido mucho andar; que el *Fleurus* lleva tres años en pruebas de máquina y que cada vez va peor, etc., etc. Sigue á tan tremenda filípica el encomio de las construcciones inglesas, apartándose en uno y otro caso de la verdad, pues si bien son ciertos los fracasos de que se hace mención, no lo es menos el espantoso desastre del acorazado inglés *Victoria*, que dió la voltereta, accidente previsto muchos años antes y que ha dejado una terrible interrogación sobre la mayor parte de los buques de combate ingleses, aunque se haya querido echar tierra encima, como vulgarmente se dice. Esto en cuanto á proyectos, que en mano de obra, la inglesa es decididamente inferior.

Lo que hay de cierto es que los buques de guerra se hacen para todo menos para lo que deben, siendo su fin principal responder á los programas exagerados de inventores y constructores, que fuerzan la opinión conmoviendo la prensa y el Parlamento, despachando agentes por toda Europa que mutuamente se telegrafían, y en lo que gastan sumas fabulosas, y sólo así se explica que las construcciones en Inglaterra hayan seguido lo mismo hasta el naufragio del *Victoria* con la mayor parte de su gente, á pesar de la oposición en masa de todo el personal de su Armada, lo que dará una idea, aunque sea somera, de la incalculable influencia de los que arrastran en pos de sí lo que se llama la opinión pública, que se enamora fácilmente de lo extraordinario, sin ver que lo exagerado no es lo mejor para momentos extremos en que todo se saca de su esfera propia, y que si en circunstancias normales son cosa corriente los desengaños, con más razón hay que esperarlos el día de una guerra naval sostenida, en que las naciones tendrán que llorar amargamente la presión que han hecho sobre los elementos sanos de sus Marinas.

Hay un crecido número de ingenieros que piensan como nosotros, aunque unos y otros se vean arrastrados por la opinión, y estamos con un eminentísimo ingeniero inglés que decía que era preciso llevar á la muerte y á la destrucción á los que la habían preparado para otros, que son los inventores, los constructores y los políticos que están á su servicio.

Agregaba el mismo documento parlamentario que en los últimos veintisiete años Inglaterra había gastado 1.921.970.620 francos y Francia 1.044.873.670 francos en construcciones, cuyos datos creemos exactos.

No conocemos bien el pormenor de la política menuda de nuestros vecinos, pero llama la atención que los buques á los que se señalan defectos son solamente de los construídos en Tolón, el *La Seyne* y *L'Orient*, lo que da lugar á pensar si se trata de una cuestión de localidad, como ocurre entre nosotros cuando un buque de guerra que acaba de carenar en un Arsenal pasa á otro departamento, en que los periódicos locales se apresuran á anunciar que viene cayéndose cada pedazo por su lado, de lo que se hace eco la prensa de la capital, como la de París y Londres se han hecho eco de lo anteriormente consignado, y de lo que será verdad lo que Dios quiera.

El Emperador de Rusia, nombrado árbitro por los Gobiernos de Inglaterra y de Holanda en el incidente del vapor correo *Costa Rica*, ha resuelto que el Gobierno de los Países Bajos pague 3.150 libras al Capitán Carpenter, del citado buque, 1.600 á los oficiales y tripulación y 3.800 á los dueños del vapor, además de los intereses durante cierto tiempo, en virtud de lo cual el día 3 de Marzo el Ministro de Holanda en Londres pagó á Lord Salisbury 11.082 libras, 7 sueldos y 6 peniques, á que ascendió la indemnización.

Los periódicos ingleses, como los suyos son los que han llevado la mejor parte, entonan cánticos de alabanza en honor del sistema de arbitrajes, que, según ellos, tan fácilmente zanja las diferencias entre las naciones; pero no dicen que la mayor parte de los arbitrajes se podrían evitar haciendo que los súbditos de las naciones poderosas supieran respetar los derechos de los demás países y no se dedicaran á tráficos ilegales, cubiertos por un insultante formulismo, y haciendo negocio de las reclamaciones, explotando los deseos que tienen de hallar ocasión para demostrar su celo los Cónsules y diplomáticos de sus naciones respectivas.

Las calderas del crucero inglés *Proserpina*, de 2.135 toneladas, que se han construído en Plymouth, y que son del tipo Thornicroft, han resultado completamente deficientes, ignorándose la resolución que tomará el Almirantazgo en este caso, tanto más cuando afecta al crédito industrial del renombrado autor de aquel sistema de calderas.

No puede menos de considerarse asunto naval cuanto se refiera al gran Lesseps, el bienhechor de los navegantes, y como tal es muy justa la decisión de la Compañía del Canal de dedicar 250.000 francos para erigirle una estatua en Port Said, entrada del gran camino que él supo abrir para que se comunicaran 400 millones de europeos con 800 millones de asiáticos, según palabras que tuvimos la honra de oír de sus propios labios, un día que en su palacio de Ismailia nos brindaba franca hospitalidad, y en el castellano más puro recordaba á su madre española, y decía ante un numeroso público (no del todo conforme) «que se consideraba tan español como francés».

Seis individuos de maestranza de la dotación del acorazado inglés *Collingwood* salieron en un bote de vela alquilado, para visitar un pueblecito de la bahía de Bantry, y no habiéndose vuelto á saber más de ellos, créese que se hayan ahogado, pues se han encontrado flotando algunos efectos del bote en que iban.

A bordo del acorazado *Wien*, de la Marina austriaca, no ha mucho construído en Trieste, y que hacía seguramente su primer viaje, dirigiéndose á Inglaterra para el jubileo en honor de la Reina Victoria, que acaba de celebrarse, ocurrió un desgraciado accidente en Lisboa al hacer un saludo á la plaza, por haberse inflamado un cartucho de uno de sus cañones antes que el cierre estuviera en su lugar, causando la muerte á un hombre y heridas graves á otro.

Es de suponer que el accidente haya ocurrido á uno de sus Krupp de 42 milímetros, lo que nos recuerda que precisamente en el otro jubileo de 1887 la Escuadra inglesa sufrió repetidas desgracias con sus cañones Nordenfolt de 57 milímetros, también en los saludos, á pesar de ser dicha artillería, como la que monta el *Wien*, muy probada y sólidamente reputada. Atribuyéronse estos siniestros á la inflamación prematura del cartucho, que no había ocurrido nunca cuando se disparaba con proyectil, á que éste sirve de guía, mientras que el casquillo solo, como para saludo, podía acunarse contra la recámara, en cuya situación la presión del cierre producía el disparo; recomendóse, por lo tanto, que para saludo y simulacros, es decir, siempre que se tirara sin proyectil, se condujera con la mano el cartucho hasta colocarlo en su lugar.

No es nuevo el peligro en los saludos y, como de antiguo, debe tenerse especial cuidado en estos casos, pues se saca á los cañones de su oficio cuando se les destina solamente á meter ruido.

El 5 de Abril último se botó al agua en Middlesbrough el vapor *Portugalete*, de 2.090 toneladas de registro y unas 3.000 de carga, perteneciente á una casa de Bilbao.

Celebramos el aumento de nuestra flota mercante, pero hora es de que noticias de este género no aparezcan en la crónica extranjera, y que ese capital español que va á los astilleros ingleses, caudal inmensamente mayor que el que manda el Estado, quede en España, donde la construcción de grandes buques de combate ha demostrado, no ya la posibilidad, sino la evidencia de que se pueden hacer los fáciles buques mercantes. Tan sólo falta que moderadas primas vengan en ayuda de esta industria, como en todas partes del mundo, y que se entienda que dichas primas son para los constructores, esto es, para abaratar el producto, y no para los armadores, que algunas veces pretenden que se les hagan los buques al mismo precio de Inglaterra, y encima quieren percibir las primas como recompensa de no ir al extranjero á gastar los capitales hechos en el comercio y con el pueblo español.

Mientras tanto, el 17 de Febrero, en el Japón, se ha botado al agua en los astilleros de Osaka el vapor *Oigawa-Maru*, que ha sido construído en el país, casco y máquina; es un buque de 600 toneladas de registro, que será en breve seguido de otros dos exactamente iguales.

En vista de que el Parlamento alemán no está tan complaciente como se quiere con todo lo referente á Marina, la casa Krupp, que acaba de constituir una sociedad de construcción, formando un gran sindicato con otras compañías industriales, ha manifestado su propósito de construir por su cuenta y riesgo algunos buques de guerra, los que, si al estar concluídos no los quiere el Gobierno de su país, se ofrecerán á alguno extranjero. Este sistema, inaugurado por Armstrong con el crucero que después fué el *Piamonte*, ha sido seguido por los astilleros italianos con mucho éxito, y seguramente Krupp, que cuenta con elementos y capital suficientes, ha de obtener en la empresa grandes resultados, pues siempre hay naciones á las que les corre prisa aumentar su Escuadra con buques buenos.



El vapor alemán *König Louise*, después de correr 600 millas en su empezado viaje de Bremen á Nueva York, tuvo que arribar á Falmouth con averías por falta de solidez en su aparato de gobierno, lo mismo que ha ocurrido á los grandes vapores de la línea americana, en los que ha resultado débil todo el servicio del timón, entre ellos el tristemente notable *City of Paris*, construido por Thomson, de Clydebank, cuyo buque no ha hecho dos viajes sin grandes averías, siendo la última la de su eje de estribor con que llegó á Nueva York el 3 de Abril, teniendo que sustituirlo en el servicio el vapor inglés *Majestic*.

Los torpederos alemanes números 75 y 76, de 125 toneladas, se abordaron causándose grandes averías.

**

Los ingleses, atentos á todo lo que pasa por el mundo, y que hacen muy bien en no calificar de miedo las precauciones y preparativos militares, andan un tanto alarmados con la posesión de Bizerta por los franceses cerca de Malta, y de los arsenales italianos, en el mismo camino del canal de Suez, y en posición estratégica tan admirable hoy como hace cuatro siglos, en que nos ocupábamos de política mediterránea y nuestras armas sonaban más de una vez en un puerto que se dice admirable, además de tan bien situado.

Para consolarse, dicen los publicistas ingleses que Francia no tiene allí más que un pontón y 500 toneladas de carbón; pero agregan muy juiciosamente que ése no puede ser el estado normal, y que no tardaremos en ver el puerto de Bizerta convertido en una sólida base de operaciones de la Escuadra francesa; lo que creemos también, así como opinamos que obrarán muy cuerdamente en hacerlo cuanto antes.

**

El Gobierno chino ha decidido construir un puerto militar en Kian-Chan, situado en las cercanías del elevado cabo Shang-Tung, que domina la entrada Sur del golfo de Petchili, frente á frente al famoso Puerto Arthur, que tan mal defendieron los que podemos llamar nuestros amigos de Oriente, pues siendo España la nación europea más antigua en aquellos mares, es quizá la única que jamás ha tenido guerra con China ni ha abusado de sus fuerzas para imposiciones que, si pueden ser momentáneamente útiles al comercio, son siempre nocivas á la civilización y al crédito de las naciones que con más ó menos razón se apellidan de tales.

Según se cree, Rusia no es extraña á la fundación de esta estación naval, que será lugar de internada de sus flotas, según expreso permiso del Emperador de China, lo que no debemos ver con desagrado al tratarse de dos naciones que sólo ellas pueden ser nuestras amigas verdaderas en el extremo Oriente.

**

El día 26 de este mes ha tenido lugar la gran demostración naval que ha hecho Inglaterra, con el pretexto del sesenta aniversario de la subida al trono de la Reina Victoria, y al que con mucha cordura no han invitado más que un buque de cada nación extranjera, sin duda para evitar el pugilato de ostentación de fuerzas que hubieran hecho todas las potencias.

Suceso de gran importancia y del que se ocupará seguramente EL MUNDO NAVAL con más extensión, tanto más, cuanto que allí hemos estado representados por uno de nuestros acorazados, arbolando la insignia del Almirante Bermejo, nos limitamos á dar la noticia, que ya anticipamos en el número del día 1.º, sin hacer la descripción de la revista, para la que no hay tiempo y que merece capítulo aparte en toda publicación marítima.

VICTOR M.^a CONCAS
Capitán de Navío.

MARINA MERCANTE

PORVENIR DE LA MARINA DE VELA

II

En el anterior artículo expusimos algunos datos que demuestran, ó al menos pretenden demostrar, la importancia que tuvo la Marina de barcos veleros desde 1850 á 1870. Y entiéndase que al decir Marina velera, sólo me refiero á lo que podemos llamar la nata y flor de ella, que la formaban los *clippers* mandados por Capitanes inteligentes. Con la vulgarización de las máquinas *compound* y luego las de triple y cuádruple expansión, que permitieron una creciente economía de gasto de combustible y espacio ocupado por los aparatos mo-

tores, generadores y carboneras, el comercio creyó por un momento que debía sustituir en definitiva los buques de vela por los de vapor, al menos en las travesías del Océano. Pero como la tendencia humana es abusar de los favores que Dios nos concede, resultó lo de siempre: que el naviero que tuvo el atrevimiento de exponer un capital en un buque de *último figurín*, no lo hizo para aprovecharse de la economía que ofrecían los inventos introducidos en su buque, sino para rebajar el tipo de los fletes, para competir con los buques más anticuados; y como este hecho se ha reproducido, y reproduce siempre, á cada nuevo paso de progreso conseguido para obtener mayor economía en el sostenimiento y amortización del capital-buque, se deduce de aquí que los inventos no han favorecido nunca al naviero, aprovechándose de ellos únicamente el cargador, que paga unos fletes cada día más bajos.

Excuso decir, que en esta ruinosa competencia que ocasiona un exceso de material flotante, sufre en primer término la gente de mar, de capitán á paje, que en vez de aumento de salarios y mejor tratamiento de mesa, en relación al aumento de salarios y beneficios que han tenido todas las carreras, artes y oficios, por el mayor número de necesidades que hacen más cara la vida, el hombre de mar, para el cual no existe la *virgen de las ocho horas*, gana menos que antes, y su trabajo es más duro, pues indudablemente es más fatigosa una travesía de vapor, con muchas entradas y salidas de puerto, que no resultaba en la antigua Marina velera, en la que cada tripulación constituía á manera de una familia, gracias á la odiosa matrícula de mar; pero dejemos este punto, que ha de formar largo tema en escrito expreso.

El resultado final de esta competencia de los buques que navegan con presiones en las calderas de 14 kilos por centímetro cuadrado, y á los que se les exige que salgan de puerto y lleguen á su destino al *toque de campana*, como un tren *eclair*, ha sido la ruina de muchas Compañías de navegación, el arrinconamiento de preciosos buques que representan una millonada de capital, y el que las Compañías que resisten lleven una vida lánguida, no reparando dividendos á los accionistas ó repartiéndolos muy exiguos.

Ante este cuadro tan poco halagüeño, nada de particular tiene que algunos navieros se fijaran nuevamente en el motor gratuito, que inagotable nos ofrece la naturaleza, y con el progreso que ha tenido la arquitectura naval de cascos metálicos, se creyó muy acertadamente que los veleros de gran capacidad y manejados con inteligencia podían competir ventajosamente como transportes de carga en navegaciones de océano y para cierta clase de mercancías.

En efecto, bajados los fletes de la India á Inglaterra *siete* chelines la tonelada, teniendo que pagar los buques más de 10 francos por tonelada por su paso por el canal de Suez, se comprende que los cargamentos de poco valor relativo, como el yute, dejen mejor flete á un velero, por más que tenga que doblar el cabo de Buena Esperanza, que á un vapor de carga pasando por el mencionado canal. Lo mismo podemos decir del transporte de carbón, del nitrato de Chile, cenizas del Río de la Plata, guano del Perú, espartos de España y Argelia, maderas blancas, cocos, sal, etc., y de cargamentos de más valor, en los cuales la clase del negocio no exige el transporte rápido la mayoría de las veces; tal sucede con el vino, duelas, algodón, resinas, maderas finas, etc., y también hay mercancías, como el tasajo y el bacalao, que por la ruindad de los fletes y sus condiciones propias, son á propósito para buques veleros de capacidades menores de 1.000 toneladas.

Tal como se halla hoy el negocio marítimo, bien podemos afirmar que sólo pueden vivir holgadamente las empresas de buques de vapor subvencionadas, en líneas de mucho pasaje y con sólo transporte de mercancías de mucho valor, para las que los fletes son reproductivos. Pero un *cargo-boat* no puede navegar á velocidad mayor de 10 millas, pues de lo contrario el flete se va en humo por la chimenea, y con esta velocidad puede competir muy bien, económicamente, un velero, como trataremos de demostrar luego.

Tanto la circulación atmosférica como la oceánica están dispuestas admirablemente para favorecer la Marina velera en las navegaciones de océano. Los alíseos entre trópicos y los variables del SW. al NW. fuera de los mismos, parecen señalar los anchos caminos de *ida y vuelta* para los buques. Verdad es que los vientos y corrientes en rigor no admiten la navegación extraordinaria la mayor parte de las veces para los veleros. Pero pregunto yo: ¿se engolfará un *cargo-boat* de poca potencia de máquina en una zona de vientos y corrientes desfavorables? La navegación por círculo máximo sólo es patrimonio de los rápidos, que por todo aparejo llevan palos pinlos, no para orientar velas, pues su objeto es únicamente servir de ejes de las cabrias ó guías montacargas.

Y el día que sea un hecho el corte del istmo de Panamá ó el de Tehuantepec ó el canal de Nicaragua, excuso ponderar el nuevo horizonte que ha de abrirse para los grandes *clippers* destinados desde los puertos de Europa á los puertos del Pacífico, tanto en los americanos como en los australianos y polinesios, y aun quizá también en los chinos y japoneses.

Las corrientes oceánicas, con sus circuitos, vienen en ayuda de

los vientos. Entre trópicos las corrientes hacia Poniente favorecen las navegaciones de Levante á Poniente, y en el hemisferio del Norte, el Gulf-Stream en el Atlántico y la Kuro-Sciwo en el Pacífico, son preciosos auxiliares para las derrotas al Este.

Se comprende al momento que á los veleros no les es ventajosa la navegación en mediterráneos, en donde los vientos no tienen la regularidad que en pleno océano. Se ha pensado y se ha llegado á poner en práctica dotar á los grandes veleros de una pequeña máquina auxiliar, que accione una hélice, procedimiento muy ventajoso para las navegaciones mediterráneas, pero que complica bastante el problema, pues para unas pocas horas de provecho en cada travesía, hay que descontar un espacio bastante apreciable destinado á máquinas, calderas, carboneras, túnel, etc., y aumentar la nómina del barco con el personal de máquina, que es costoso, además del gasto de combustible, aceite, sebo, estopa, etc.; así es que no ha progresado este sistema y los modernos *clippers* son simplemente veleros, teniendo un generador de vapor para el movimiento del molinete, bombas y maquinillas de carga.

Vamos á sujetar al cálculo las ventajas y razones en contra de un vapor moderno de carga con máquina económica de triple expansión y un *clipper* de igual capacidad, ambos buques con casco de acero. Tomaremos como ejemplo de vapor el *Puerto Rico*, de la casa naviera de Barcelona F. Prats y C.^a Las características de este buque son en metros 100×11,28×7,26; tonelaje total, 2.678 toneladas y tonelaje neto 1.742. Puede cargar 3.400 toneladas métricas de peso; su máquina de triple expansión desarrolla 1.200 caballos, con un gasto medio de 25 toneladas de combustible, dando al barco una velocidad de 10 millas en buenas circunstancias de limpieza de los fondos, mar y viento de buen tiempo. Las carboneras de este buque, permiten estar en ellas 600.000 kilos de combustible, lo que quiere decir que el radio de acción del buque en buenas condiciones es de 4.708 millas, ó lo que es lo mismo, diez y siete días y veinte horas navegando á razón de 11 millas por hora, que es la máxima velocidad del barco.

El *clipper* que nos servirá para compararlo con el *Puerto Rico* puede tener sin inconveniente alguno, como tienen la mayor parte de los *clippers*, la cámara en cubierta á popa, el rancho de la tripulación, cocina y cuarto de la caldera también á cubierta en el combés, los pañoles del contramaestre debajo del castillo, y solamente tiene bajo cubierta la despensa, la aguada y la caja de cadenas, de manera que, quitando á las 2.678 toneladas totales un 10 por 100, que es mucho descontar, por todos los citados espacios cerrados, quedan para la carga 2.410 toneladas Moorson, ó 6.820 metros cúbicos. Por consiguiente, si el vapor con 1.742 toneladas netas carga 3.400 toneladas de peso, bien podemos suponer que el velero cargará 4.704 toneladas de peso correspondientes á sus 2.410 toneladas netas Moorson, que reduciremos á 4.600 por el peso del aparejo, á pesar de haber hecho el descuento del 10 por 100, á que no llega nunca un velero que no tiene cámaras para pasaje.

El gasto de los dos buques que comparamos, según costumbre del puerto de Barcelona, es el siguiente:

Vapor Puerto Rico.—Nómina mensual.

<u>Pesetas.</u>		<u>Pesetas.</u>	
Capitán.....	500	Primer maquinista.....	500
Primer oficial.....	250	Segundo id.....	325
Segundo id.....	175	Tercero id.....	225
Tercero id.....	150	Cuarto id.....	100
Médico.....	175	6 fogoneros á 90.....	540
Contramaestre.....	150	6 paleros á 80.....	480
Cocinero.....	150	3 engrasadores á 100.....	300
Mayordomo.....	150		
Pañolero.....	90	Nómina de máquina.....	2.470
Carpintero.....	110	Idem de cubierta.....	2.745
Ayudante de cocina.....	55		
6 compañeros á 75.....	450		
3 mozos á 60.....	180	Total.....	5 215
2 camareros á 60.....	120		
1 paje.....	40	Por día resulta 171,46 pesetas.	
Nómina de cubierta.....	2.745		

La manutención de los oficiales, tanto los náuticos como los de máquina, se cuenta á razón de 3 pesetas por día; la de la gente de máquina y maestranza, á razón de 2 pesetas diarias, y la de la marinería, á razón de 1,50 pesetas diarias.

Por consiguiente, tendremos; 8 oficiales á 3 pesetas resultan 24 pesetas, 23 hombres á 2 son 46 y, por fin, 10 hombres á 1,50 resultan 15.

Y como gasto total diario tendremos 85 pesetas que, sumadas con las 171,46 de la nómina, resulta como gasto diario por salarios y manutención la cantidad de 256,46 pesetas, ó 10,68 por hora.

Vamos á ver ahora el gasto que tendrá el velero, según costumbre del puerto de Barcelona:

Nómina mensual.

	<u>Pesetas.</u>		<u>Pesetas.</u>
Capitán	400	Suma anterior.....	1.220
Segundo.....	200	Despensero.....	80
Tercero.....	150	22 compañeros á 75.....	1.650
Contramaestre.....	150	6 mozos á 60.....	360
Cocinero.....	120	1 paje.....	40
Pañolero.....	100		
Carpintero.....	100	Nómina mensual.....	3.350
Suma y sigue.....	1.220	Por día 107,5.	

Para la manutención resulta, contando las mismas dietas que en el vapor, un gasto diario de 62,50 pesetas que, sumadas con las 107,5, nos dan 170 pesetas por día, ó 7,08 pesetas por hora.

Para precisar el cálculo, supondremos que ambos buques se despiden de Cádiz para la Habana, cuya derrota es de unas 4.500 millas.

El vapor, según hemos visto, consume unas 25 toneladas de carbón por día, que al precio medio de 30 pesetas la tonelada entre Barcelona, las Antillas y los Estados Unidos (suponiendo la clase Cardiff) (1), resultará un gasto diario por este concepto de 750 pesetas, al que hay que añadir aceite, sebo, estopa, etc.; pero, para que no se crea que exageramos, dejaremos reducido el gasto de la chimenea á las 750 pesetas diarias, ó 31,25 pesetas por hora que, sumadas á las 10,68 de nómina y boca, componen 41,93 pesetas por hora.

El vapor empleará en recorrer las 4.500 millas, con velocidad media de 10 millas por hora, 450 horas; por consiguiente, el gasto de la travesía será de 18.868,60 pesetas. Un vapor como el del ejemplo, comprado nuevo en Inglaterra, cuesta 1.250.000 pesetas. Señalando á este capital un interés de amortización del 5 por 100 anual, tendremos que corresponden á las 450 horas de la travesía la cantidad de 3.726 pesetas que, añadidas á las 18.868,60, resultan 22.594,60 pesetas como gasto total de la travesía.

Supondremos el flete igual á 20 pesetas la tonelada de peso, y como que el buque puede cargar 3.400 toneladas, el valor del flete será de 68.000 pesetas. Restando de esta cantidad las 22.594 pesetas de gasto, nos quedarán 45.406 pesetas de beneficio.

Al *clipper* lo supondremos con todos los modernos adelantos y dirigido por un capitán inteligente, de manera que no será ninguna exageración concederle una travesía á razón de seis millas por hora; por consiguiente, empleará en recorrer las 4.500 millas 750 horas. El gasto de nómina y boca hemos visto que es igual á 7,08 pesetas por hora y en la travesía 5.310 pesetas. Un buque como éste vale nuevo 750.000 pesetas; por lo tanto, tomando el mismo interés de amortización, el 5 por 100, resultará en las 750 horas de travesía la cantidad de 3.210 pesetas que, sumadas con la anterior partida de gastos, nos darán 8.520 pesetas.

Hemos dicho que el velero que tomamos por ejemplo cargará 4.600 toneladas métricas, y le consideraremos un flete de 15 pesetas la tonelada para efectuar el mismo viaje desde Cádiz á la Habana, dando por resultado 69.000 pesetas. Si de éstas restamos los gastos, que suman 8.520 pesetas, la diferencia será de 60.480 como beneficio del velero.

De manera que el vapor, en 450 horas, habrá producido un beneficio de 35.406 pesetas, que corresponden unas 78,7 pesetas por hora. El velero habrá ganado 60.480 pesetas en 750 horas, ó 80,6 pesetas por hora.

Bien puede comprenderse que estos beneficios son aparentes, pues de ellos han de salir los crecidos gastos que ocasionan las estadías, la carga y descarga, los seguros, derechos de puerto, sanidad, practica, entradas en dique, carenas, averías, consulados y muchísimos otros gastos que abruma tanto la Marina de vapor como la de vela, pero que siempre son menores en la segunda que en la primera.

Todos los datos apuntados no son fijos, son muy variables, ó mejor dicho, sirven para demostrar, aunque sea *grosso modo*, que los grandes veleros tienen un lugar muy señalado en el comercio marítimo de nuestros días, y así lo entiende el célebre Lord Brassey en una correspondencia que escribió hace poco y que ha movido la opinión marítima en Inglaterra (2).

La construcción de los *clippers* de acero de gran capacidad va en aumento; en la vecina República francesa se hace célebre la casa A. Bordes & fils, que posee más de 50 buques de esta clase;

(1) El buen Cardiff en Barcelona se paga á 36 pesetas, en Gibraltar á 14 chelines, en Canarias á 16 chelines y en los Estados Unidos se embarca un carbón del país á 2 1/2 dollars, pero con él se gasta de un 15 á un 20 por 100 más. Y si á esto añadimos el cambio del oro y la falta de peso en el embarque del combustible, falta que ocurre con grande escándalo en todas las partes del mundo, no es exagerado poner el precio medio por tonelada á 30 pesetas.

(2) Hemos supuesto á nuestro *clipper* una velocidad media de seis millas por hora. Natural es pensar que tendrá travesías con una velocidad media menor; pero, en cambio, es fácil también que tenga travesías más favorecidas. Lo mismo resulta en los vapores, que la velocidad media cambia por muchas circunstancias; pero siempre por debajo de la velocidad normal. Y en los buques de vapor es más fácil que en los de vela quedar aboyados en alta mar, por averías en el propulsor ú otro órgano de la máquina.



DEPÓSITO DE LOS RESTOS DE MÉNDEZ NÚÑEZ EN EL PANTEÓN DE MARINOS ILUSTRES

(DIBUJO DE VILLAPADIERNA)



últimamente la Société des Forges et Chantiers ha construido por su cuenta los cinco preciosos *clippers* *Wulfran-Puget*, *Persévérance*, *Antoinette*, *Rhone* y *Jacqueline*, de 5.800 toneladas de desplazamiento, 3.100 toneladas de arqueó, aparejados con tres palos de fragata y uno de goleta, pudiendo orientar en ellos 4.421 metros cuadrados de lona. La carrera de estos grandes veleros es llevar carbón mineral á Chile desde Inglaterra, y de retorno van cargados de nitratos, desde Iquique á Dunkerque.

JOSÉ RICART Y GIRALT

Barcelona 12-VI-97.

TRASLACIÓN DE LOS RESTOS DE MÉNDEZ NUÑEZ

AL PANTEÓN DE MARINOS ILUSTRES

DE todos es sabido que el héroe del Callao vertió su sangre por la Patria en la *Numancia*, testigo el 2 de Mayo de 1866 de su valor en el combate, como lo fuera antes de su arrojo de experto marino, al emprender con aquel buque la senda que trazó Magallanes siglos antes y que ningún acorazado había hasta entonces emprendido.

Restablecido en el viaje que, después del combate, emprendieron los buques por el Cabo de Hornos, conservó el mando de la Escuadra hasta el año 1868, en que fué llamado á España por el primer Gobierno provisional de la Nación, de quien modestamente rehusara el segundo entorchado. Las fatigas de tan ruda campaña habían gastado, sin embargo, aquella naturaleza, fuerte en un principio, y su salud fué decayendo hasta extinguirse vida tan preciada en Julio de 1869.

La piedad y el amor de una madre, en cuyo corazón no caben ni aun las pasajeras ingratitudes ó distracciones de la Patria, hizo llevar aquellos restos á una modesta capilla de su propiedad en las playas del Con, sobre la ría de Vigo, donde, si no les rodeaba la vanidad del mundo, reposaban al menos entre el amor de la familia y caían sobre ellos las lágrimas de una madre, que nunca hubieran alcanzado hasta la altura á que elevan los hombres el frío mármol de las estatuas de los héroes.

Allí yacía cuando, hace muchos años, el malogrado Rey D. Alfonso XII, que visitaba á Vigo y retenía en la memoria la impresión de entusiasmo y de júbilo que, niño aún, vió difundirse por el regio alcázar al llegar las primeras noticias del bombardeo del Callao, tuvo la inspiración feliz de hacer justicia al olvidado Méndez Núñez, y decretó la traslación de sus restos al Panteón de marinos ilustres, en la ciudad de San Fernando.

Dificultades sucesivas fueron retardando dar cumplimiento á aquel mandato hasta que, en Junio de 1883, se dispuso llevarlo á efecto, reservando el honor de hacer el transporte á la fragata *Lealtad*, escuela de marinería, que, procedente de Inglaterra, se dirigía á Cádiz.

El 4 del citado mes de Junio de 1883 dió fondo dicho buque en Vigo, donde por una providencial coincidencia, que contribuyó á dar mayor ostentación al acto, acababa de fondear también una Escuadra inglesa, compuesta de los seis acorazados *Minotauro*, *Agin-court*, *Sultán*, *Neptuno*, *Achiles* y *Nortumberland*, al mando del Vicealmirante Dowell, quien, sabedor del objeto que motivaba la presencia de nuestra fragata, é invitado á concurrir al acto con sus oficiales, ofreció desde luego no sólo su asistencia personal, sino todos los recursos materiales de su Escuadra, si se creía conveniente utilizarlos, agregando espontáneamente que tendría el mayor gusto en tributarle honores fúnebres en igual forma que si hubiera sido Contraalmirante de la Armada británica.

Puestas de acuerdo las autoridades y designado el día 9 para el acto de la traslación, verificóse ésta con el ceremonial ya convenido en la siguiente forma:

Desde la tarde del 8 empezaron á doblar las campanas de Vigo por aquel hijo ilustre que apenas había tenido ocasión de albergar en su recinto, desde los primeros años de su niñez hasta entonces que debía recibirle ya convertido en polvo su cadáver, pero ornado su nombre con los laureles de los héroes y con la veneración que inspira la memoria de los hombres ilustres.

A las nueve de la mañana el vapor *María* y los botes de la fragata *Lealtad* transportaron desde el muelle de Vigo hasta las cercanías del Con á las autoridades, corporaciones y demás personas invitadas, á la vez que el Vicealmirante Dowell y su segundo el Contraalmirante Wilson, amigo personal de Méndez Núñez, á quien conoció en el Pacífico, salían del *Minotauro* con doce botes de su Escuadra.

Llegados al Con y recibidos por el Sr. Rabiano, hermano político de nuestro malogrado Almirante, dirigiéronse á la capilla en que se hallaba sepultado, y en la cual se levantó un acta por el notario Sr. Rodal, haciendo constar la identidad de aquellos restos.

Con gran pompa y solemnidad se embarcaron estos restos gloriosos en la fragata *Lealtad*, que inmediatamente zarpó para Cádiz.

En la tarde del 28 de Julio se trasladaron los restos del insigne Almirante desde la iglesia del Arsenal de la Carraca, en que habían quedado depositados, al mausoleo que erigido en el Panteón de marinos ilustres los aguardaba.

El acto revistió la mayor solemnidad. Después de celebrarse en la mencionada iglesia el oficio de difuntos, presidido por el Comandante general del establecimiento, y al cual asistieron todos los Jefes y oficiales destinados en el Arsenal, los restos fueron conducidos procesionalmente hasta la Avanzadilla, en cuyo punto hizo entrega, con conmovedoras frases, el General de la Carraca al Capitán general del departamento, que allí los esperaba en unión del personal completo de los cuerpos todos de la Armada y de otras corporaciones. Tomaron las cintas de la urna que encerraba los restos cuatro Generales de Marina y, presidiendo el Capitán general del departamento, el Comandante general de Cádiz y el Alcalde de San Fernando, todos se pusieron en marcha hasta llegar al Panteón y colocar ante la cripta los restos del insigne Méndez Núñez.

En este momento el Capitán general del departamento, señor Vicealmirante Pavía, pronunció un elocuente y sentido discurso.

Al terminarlo, los restos fueron colocados en el interior del mausoleo, que quedó inmediatamente cerrado, dando fin de este modo al acto de la manera más solemne. Los honores fúnebres que por ordenanza corresponden á los restos del héroe del Callao le fueron tributados por los buques surtos en el Caño del Arsenal, la batería del mismo establecimiento, las fuerzas de Infantería de Marina que guarnecen aquel Departamento, al mando de su Brigadier, y por cuatro brigadas de marinería que se hallaban formadas dentro del Panteón.

Finalmente en dicho Panteón, y á la izquierda de su puerta de entrada, se encuentra el mausoleo que encierra los restos del Contraalmirante Méndez Núñez, en el cual se lee esta inscripción:

R. I. P. A.

EL EXCMO. SR. CONTRAALMIRANTE

DON CASTO MÉNDEZ NUÑEZ

FALLECIÓ EL 21 DE AGOSTO DE 1869

MODELO DE GRANDES VIRTUDES, CONSAGRÓ SU VIDA AL SERVICIO DE LA PATRIA, CUYAS GLORIAS ENALTECIÓ EN EL MANDO DE LA ESCUADRA DEL PACÍFICO

Cuatro héroes de la Marina Española.

DAS desastrosas guerras que ensangrientan los fértiles campos de Cuba y Filipinas han dado sobradas ocasiones para probar á la faz del mundo que la España indomable y conquistadora de otras épocas es la misma España de hoy, cuyos valientes hijos saben pelear de frente y morir antes que rendirse.

¡Cuántas escenas de abnegación y heroísmo se han desarrollado en las innumerables acciones de guerra, encuentros, emboscadas y escaramuzas de que aún, por desgracia, son teatro aquellas lejanas posesiones españolas! La prensa diaria, que persigue los sucesos del día con vertiginosa carrera y los describe á vuela pluma con el laconismo á que obliga la imposición de dar cuenta de todo sin profundizar nada, tal vez haya narrado en cuatro palabras rasgos de más alto valor y heroísmo que los que han inspirado inmortales poemas.

Los que mueren por la Patria merecen mucho más, y ya que no nos sea posible perpetuar en mármoles y bronces su memoria, cúmplenos consagrar un recuerdo, algo menos perecedero y fugitivo que el que haya podido dedicarles el periódico diario, á cuatro bravos marinos que sucumbieron gloriosamente ofreciendo su sangre generosa á la Patria.

Dos de estos cuatro héroes pertenecieron al Cuerpo general de la Armada, y los otros dos al de Infantería de Marina; sus retratos honran una de las páginas del presente número, y muy de veras sentimos que la falta de datos y la premura con que estas líneas se escriben nos impidan hacer cuatro completas biografías, debiendo limitarnos á presentar en calidad de notas ó apuntes lo que debiera ser un extenso artículo necrológico, digno de aquellos inimitables marinos.

Don Genaro Pando y Valdés nació en Villaviciosa (Oviedo) el 19 de Septiembre de 1867, ingresando como aspirante en la Escuela Naval en Enero de 1884.

En 1892 prestó importantes servicios en Cuba, y después ingresó en la Escuela de Torpedos como alumno.

En 1895 hizo varios viajes á la Habana y otros puertos de la Gran Antilla, fondeando, por último, en la capital para tomar el mando de la lancha *Esperanza*; mandó más tarde otros cañoneros, entre ellos el *Alvarado*.

Finalmente, encargado del mando del cañonero *Relámpago* (Junio de 1896, y cuando estaba reparándose la máquina, recibió órdenes de la superioridad para que fuese á proteger un convoy que se dirigía á Cauto del Embarcadero, el cual convoy le esperaba en Guamo.

Imposibilitado el Alférez Pando de acudir con su barco al lugar que se le indicaba, pasó á bordo de un pequeño vapor mercante titulado *Bélico*, llevándose consigo solamente al condestable de su barco y cuatro marineros.

Con la urgencia que el caso requería entró en el río Cauto, y á toda fuerza de máquina dirigióse á Guamo; pero no encontrando el convoy en aquel punto, siguió denodadamente hacia adelante.

Poco tiempo después sufrió un tremendo ataque de los rebeldes, que en gran número, y situados en las dos orillas del río, hicieron blanco de sus nutridas descargas á la pequeña embarcación.

Aquella impetuosa acometida no desanimó al valiente Pando, que batió á los rebeldes desde á bordo, y hubiera seguramente salido victorioso de tan apretado lance, á no ser porque en aquellos críticos momentos se rompió el cilindro, parándose la máquina. Sucedió, pues, que el pequeño vapor, á merced de la corriente, se fué sobre la orilla del río.

En lucha tan desigual quedaron gravísimamente heridos, no sólo su bravo Comandante, sino también tres de los cuatro marineros que llevaba; pero no pasó por el pensamiento de Pando la idea de rendirse. Muy al contrario, dispuesto á vender cara su vida, siguió defendiéndose heroicamente hasta que, sin fuerzas ya, agotadas todas las municiones y á pique el vapor, fué éste una presa harto fácil para el enemigo.

Tales muestras de serenidad, de indomable valor, de tesón en la defensa vieron los insurrectos en el inolvidable Pando, que sintieronse admirados ante tanta energía y heroísmo; hecho prisionero Pando, convinieron en que le llevarían al fuerte Melones para entregarle á las fuerzas leales que le guarnecían.

Esta gloriosa página de la historia de D. Jenaro Pando lleva la fecha del 17 de Junio de 1896.

Cinco días después exhaló el último suspiro en Manzanillo aquel heroico oficial de la Marina española.

D. Juan González López nació en la Coruña el 14 de Agosto de 1862, é ingresó como cadete en el cuerpo de Infantería de Marina el 6 de Febrero de 1878, siguiendo sus estudios en el Departamento del Ferrol; ascendió á alférez en 1879, fué destinado á Cartagena, y de aquí pasó á Cuba voluntariamente, permaneciendo allí hasta que se terminó por entonces aquella guerra.

En 1892 ocurrió el apresamiento por los moros de los tripulantes del pailebot *Icod*.

Infructuosas las gestiones efectuadas para obtener la libertad de estos infelices, el hoy Ministro de Marina, el dignísimo General Beránger, que también lo era en aquella fecha, concibió la idea de nombrarle para tan delicada misión, conocedor de sus aptitudes y amistad con los moros, adquirida en las diferentes veces que había desempeñado en Río de Oro el mando del destacamento y el cargo de Subgobernador interino de la factoría, y á este efecto el Ministro ordenó por telégrafo el 19 de Noviembre de 1892 que se le expidiese pasaporte para Madrid. El 22 se presentaba al General Beránger y el 26 se firmaba la Real orden concediéndole la comisión.

Salió el teniente González el 2 de Diciembre de Cádiz para Canarias. Después de penosa navegación por la costa de Africa, de no escasos peligros y sinsabores, logró ponerse en comunicación con el Schej Mellinin, y éste el 16 de Enero le anunciaba que accedía á su petición de devolverle los cautivos, que el 7 de Marzo al fin se efectuó, á los tres meses y doce días de conferirse una comisión que fué considerada en general como desesperada.

Recompensado con la cruz de María Cristina, fué nombrado Gobernador político militar de Río de Oro, de cuyo cargo tomó posesión en el mes de Septiembre de 1893.

Ascendió á capitán el 11 de Septiembre de 1894, regresó á España y escribió por orden superior una memoria sobre Río de Oro.

El 10 de Junio de 1895 salía voluntariamente para Cuba con el segundo batallón del primer regimiento.

Llegó á Cuba el 24 de Junio, y el 10 de Julio, á petición propia, salió de San Juan de los Remedios unido á una columna en concepto de ayudante, de cuya columna formaba parte una sección de su compañía, mandada por el teniente D. Ramón Gener.

A las cinco de la tarde encontraron al enemigo en el Soborucal de Jiquibú, y puesto á la cabeza de la compañía comenzó el fuego; á la primera descarga fué gravemente herido en el brazo derecho, á pesar de lo cual continuó en su puesto animando á sus

soldados diciéndoles: «No es nada: ¡adelante, muchachos!» Poco después nueva descarga le produjo herida mortal en el pecho, que sólo le permitió decir: ¡A ellos... fuego!»

Menos detalles conocemos referentes á la vida del bravo Teniente de Navío D. José Osset y Rovira. Nació en Valencia el 8 de Diciembre de 1857, é ingresó como aspirante en la Escuela Naval el 1.º de Julio de 1873; el 15 de Junio de 1880 fué promovido al empleo de Alférez de Navío y ascendió el 14 de Julio de 1886 á Teniente de Navío. Hizo servicios á bordo de la fragata *Zaragoza*, la *Blanca* y la *Numancia*; mandó la goleta *Prosperidad* y posteriormente estuvo también embarcado en los siguientes barcos: *Asturias*, *Almansa*, *Navarra*, *Reina Regente*, *Aragón*, *España* é *Isla de Luzón*.

Fué alumno de la Escuela de Torpedos y estaba condecorado con la cruz blanca de primera clase del Mérito Naval.

En Noviembre de 1895 fué destinado al Apostadero de Filipinas. Al estallar la insurrección comenzó para el Teniente de Navío D. José Osset una serie no interrumpida de penosísimos servicios, en los cuales desplegó infatigable actividad.

Como lacónico epílogo de la hoja de servicios del Teniente de Navío D. José Osset, documento que hemos consultado en el Ministerio de Marina, se dice tan sólo que «murió gloriosamente en el ataque de Maragondón (Filipinas) el 11 de Mayo de 1897». Sin más detalles de su muerte, consideramos, no obstante, sobrado elocuente esa brevisima relación condensada en un par de líneas, que dicen en contadas frases tanto como pudiera referirnos un libro consagrado á la memoria de aquel valiente oficial.

Los que tuvieron la dicha de llamarse amigos del Comandante de Infantería de Marina D. Norberto Baturone, saben que su carácter franco y abierto, su inagotable ingenio, el encanto de su conversación y, en fin, sus excelentes dotes personales conquistaban las simpatías y aprecio de cuantos por primera vez le hablaban. No es maravilla que la noticia de su muerte produjese profundísima pena en todos sus numerosos amigos, que no es frecuente tropezar en el mundo con tan nobles corazones como el del Comandante Baturone y amistades tan sinceras como la suya.

D. Norberto Baturone nació en San Fernando (Cádiz) en Agosto de 1851, ingresó en el servicio en Junio del 70, como cadete, y fué promovido al empleo de alférez dos años después.

Desde Abril del año 1875 á Febrero del 78 permaneció en la isla de Cuba, tomando parte en varias acciones de guerra de la anterior campaña, en la cual halló sobradas ocasiones para probar su sereno valor y el empeño de ser siempre de los primeros cuando se trataba de batirse; por entonces obtuvo el grado y empleo de capitán de Ejército (Octubre del 75 y Marzo del 77).

Por antigüedad ascendió en su cuerpo á capitán en Noviembre de 1879.

Desempeñó durante muchos años el cargo de ayudante personal del Excmo. Sr. D. Luis Hernández Pinzón, Almirante de la Armada, y fué ascendido á Comandante en Septiembre del 94.

El 31 de Agosto de 1896 movilizóse el primer batallón de Infantería de Marina, que se embarcó en Cádiz el día 2 de Septiembre del mismo año en el vapor *Cataluña* con rumbo á Manila, adonde arribó el 1.º de Octubre, saliendo el mismo día para Cavite; en este batallón iba el Comandante Baturone, á quien se confió el mando de la 3.ª compañía.

Construido el fuerte de Dalahican, frente á Noveleta, donde los insurrectos se guarecieron, ocupando el cuartel de la Guardia civil y construyendo sólidas trincheras, el primer batallón prestó el servicio de guardia hasta la noche del 7 de Noviembre, en que salió con fuerzas de Infantería é Ingenieros á Binacaya.

El día 8, que era domingo, descansó la tropa en dicho fuerte, y el 9, á las seis de la mañana, se rompió el fuego á unos 500 metros del fuerte sobre la primera trinchera del enemigo, que fué tomada dos horas después.

El día 10, de madrugada, salieron las fuerzas á hacer un reconocimiento, yendo de vanguardia la 3.ª compañía, que mandaba Baturone, y no bien habían caminado un cuarto de legua, cayó sobre ellos una espesa granizada de balas que pusieron fuera de combate á los oficiales Sevillano, Linaje y Valdés, cayendo bajo la acción de tan mortífero fuego casi la mitad de los soldados que formaban la compañía.

Nadie se había hecho cargo de que estaban á un paso las trincheras enemigas; pero ante aquel inesperado desastre, y ya cara á cara con los rebeldes, Baturone se lanzó intrépido hacia adelante, sin considerar que corría á una muerte segura, y casi al tocar con la mano la trinchera rodó por el suelo, acribillado de balazos.

Tal fué la gloriosa muerte del Comandante Baturone, del brioso soldado, del incomparable amigo cuyo recuerdo no se borrará nunca de nuestra memoria.

¡Descanse en paz!

REVISTA NAVAL DE SPITHEAD



ORTUNISIMA ocasión ha encontrado Inglaterra, aprovechando prácticamente el 60.º aniversario del advenimiento al trono de su Soberana, para probar á las demás naciones lo que éstas tienen ya casi olvidado de puro sabido; es decir, que el Reino Unido es la más formidable potencia marítima del globo.

En efecto, sin descuidar las ineludibles defensas de su dilatado imperio colonial, con Escuadras más ó menos potentes en diversos mares y puertos, en las costas de China, en el Mediterráneo, en todas partes... aún ha podido presentar en la amplia rada de Spithead cerca de 180 buques, entre acorazados, cruceros, guardacostas, torpederos, *détroyers*, cañoneros, etc., cuyas tripulaciones reunidas calculase que no darían un contingente menor de 50.000 hombres.

Tal vez los anales de la historia marítima registrarán análogas y más nutridas aglomeraciones de barcos, habrán podido superar en número á la que el día 26 del mes pasado se situó frente á la isla de Wight; pero seguramente ninguna habría podido competir con ésta en poder ni importancia militar.

Por brillantes y espléndidas que hayan sido las fiestas del Jubileo de tierra adentro, róbales toda grandeza la maravillosa ostentación naval de Spithead; la verdadera fiesta nacional de Inglaterra ha sido la revista de su Escuadra, rodeada de barcos en cuyos mástiles flameaban los pabellones de muchos países, algunos de ellos naturales enemigos de la nebulosa Albión y sus eternos rivales. ¡A qué meditaciones no se prestaría la contemplación de tantas y tan terribles máquinas de guerra, prontas á llevar la destrucción y la muerte donde quiera que se extienden los dilatados mares!

Poco pensador había de ser quien no vislumbrase á través del pacífico y alegre festival que en honor de la graciosa Soberana inglesa se celebró en aguas de Spithead posibilidades de que en plazo más ó menos largo se trueque en sangrienta función de guerra lo que ahora ha sido función de paz; por lo menos, esta contingencia no hallaría desprevenida á la Gran Bretaña, que sabe apreciar en su justo valor la tan conocida frase: *si vis pacem, para bellum*.

II

Verificóse la revista en la rada de Spithead, situada en el canal que se extiende entre la costa inglesa del Sur y la parte Nordeste de la isla Wight, ocupando la Escuadra británica, los barcos de las demás potencias y otros muchos vapores mercantes, yates, lanchas de vapor, etc., una extensión de más de ocho millas de longitud y cerca de cuatro á lo ancho.

La Escuadra inglesa se dispuso en cuatro líneas paralelas de este modo: Primera línea, los acorazados de primera clase *Magnificent*, *Royal Sovereign*, *Repulse*, *Resolution*, *Empress of India*, *Majestic*, *Prince George*, *Mars*, *Jupiter*, *Victorius*, *Renown*, que enarbolaba la insignia del Comandante en Jefe, *Powerful*, *Blake*, *Bleheim*, *Royal Artur*, *Teseus*, *Thetis*, *Flora*, *Naiad*, *Tribune*, *Terpsicore*, *Sirius*, *Hermione*, *Andromache*, *Sapho*, *Spartan*, *Lato*, *Brilliant* y *Caribdis*.

La segunda línea, al Norte de la primera y como á distancia de dos cables, se componía de los siguientes acorazados y cruceros: *Sans Pareil*, *Howe*, *Benbow*, *Collingwood*, *Inflexible*, *Alexandre*, *Edimburg*, *Colossus*, *Devastation*, *Tunderer*, *Warspite*, *Terrible*, *Australia*, *Galatea*, *Aurora*, *Edgard*, *Melampus*, *Endymion*, *Diana*, *Isis*, *Juno*, *Doris*, *Venus*, *Minerva*, *Dido*, *Apollo*, *Ceofus*, *Phaeton*, *Leander* y *Buenaventura*.

La tercera fila, más al Norte, estaba constituida por varios acorazados, cañoneros y cañoneros torpederos, en conjunto 38 buques, cuyos nombres son: *Mersey*, *Pelorus*, *Magicienne*, *Medea*, *Medusa*, *Barracante*, *Curlew*, *Landrail*, *Speady*, *Alarm*, *Antilope*, *Jasour*, *Circe*, *Gossamen*, *Jason*, *Mozard*, *Leda*, *Niger*, *Onix*, *Rattlesnake*, *Renard*, *Sharpshooter*, *Skipjack*, *Sheldrake*, *Spanker*, *Gleaner*, *Roven*, *Cockchafer*, *Stanling*, *Active*, *Volage*, *Calippo*, *Champton*, *Calliope*, *Curaçao*, *Northampton*, *Agincourt* y *Minotauro*.

La cuarta fila estaba formada por 48 *détroyers* y cañoneros; á todo lo cual hay que añadir otras dos líneas de barcos menores, torpederos, avisos, lanchas cañoneras, etc., que antes de comenzar la revista se situaron dando frente á la ensenada de Portsmouth.

Los barcos extranjeros fueron estacionándose en el orden en que habían llegado á la rada, y formaron una larga línea dando frente á la primera de acorazados ingleses. A la cabeza de la citada flota extranjera veíase el guardacostas austriaco *Wien*, mandado por el Vicealmirante Barón von Spaun, decano de los jefes extranjeros que presenciaron el acto; los demás barcos colca-

ronse en este orden: al *Wien* seguía el acorazado alemán *Kanig Wilhelm*, después nuestro crucero *Viscaya*, muestra gallarda de la renaciente industria naval española, el acorazado italiano *Le-panto*, el norteamericano *Brooklyn*, el moscovita *Rossi*, el francés *Pothuan*, el guardacostas holandés *Lion de Nassau*, el portugués *Vasco de Gama*, el crucero sueco *Frithjof*, el guardacostas noruego *Gota*, el japonés *Fuji*, y últimamente el yate regio de Siam *Mahi Chakri*.

Detrás de éstos, y situados ya cerca de la costa de la isla, veíanse ininidad de grandes vapores mercantes, yates, barcos pequeños de vapor, de vela, lanchas, etc.

Poco después de las dos de la tarde salió del puerto de Portsmouth el yate *Victoria and Albert*, que enarbolaba el pendón real, llevando á bordo al Príncipe de Gales; precedían al yate real el crucero *Irene* y el yate *Trinity*, marchando detrás los yates reales *Alberto*, *Osborne* y *Elfin*, el del Almirantazgo *Euchantress*, el *Eldorado* con los embajadores, el *Fire Queen*, donde iba el Almirante Sir Novell Salmon, el *Danube* con los lores, el *Campaña* con los miembros de la Cámara de los Comunes, el *Wildfire* que conducía los primeros Ministros de las colonias, y por último, el *Koh-i-noor* con destacamentos de las tropas coloniales.

En el momento de salir de Portsmouth tan lucida escuadra fué saludada por ruidosas salvas de artillería; calculase en 13.000 el número de cañonazos que se dispararon, en tanto que los marineros, formados en las vergas, lanzaban al espacio entusiastas hurras, y entonaban las bandas de música el himno *Good save the Queen*.

La escuadra, á cuya cabeza marchaba el yate real, rebasó por el Este las líneas de buques de guerra ingleses y penetró por el espacio que dejaban libre la primera línea de éstos y la formada por los acorazados extranjeros, siendo frenéticamente aclamado por oficiales y marineros el yate real al pasar por delante de cada buque, al propio tiempo que todos los de guerra ingleses disparaban sus cañones, saludando al heredero del trono de Inglaterra.

Las evoluciones que verificó el yate real, seguido siempre de la expresada flota, fueron: colocado enfrente de la primera línea de acorazados, viró al Norte pasando por entre el *Sirius* y el *Hermione* y dirigiéndose hacia el Oeste, entre la primera y segunda línea, llegó hasta el extremo occidental, enfilando luego la calle formada por la segunda y tercera línea en dirección al Este; de nuevo volvió á situarse entre la primera y los barcos extranjeros parándose á la altura del *Renown*, y terminada la revista comenzó la recepción en el yate real, que fué recibiendo á bordo las comisiones que cada buque envió, compuestas de dos ó tres oficiales.

Imposible describir el grandioso espectáculo que ofrecía la espaciosa rada en aquellos momentos; los miles de barcos, cuyos mástiles, chimeneas y gallardetes confundíanse en nubes masas á lo largo de la costa inglesa y de la isla de Wight, estaban literalmente repletos de espectadores, que mezclaban sus vítores con los entusiastas hurras de la marinería de guerra, el estruendo de las salvas de artillería, los silbidos de las sirenas de los vapores y los aires patrióticos de las músicas de á bordo, que eran muchísimas, formando todo ello un colosal concierto, de que no es fácil dar idea.

De un efecto verdaderamente prodigioso y fantástico fué también la iluminación de las Escuadras aquella noche del 26. Cubriendo un área de veinte millas cuadradas, veíanse iluminados con potentes focos eléctricos unos doscientos buques de guerra, por entre los cuales se deslizaban miles de pequeñas embarcaciones, llevando su contingente de luz y colores á aquel deslumbrante conjunto, mientras que allá á lo lejos destacábase el fuerte Gillkieker, el puerto de Ryde, el castillo de Southsea, el *Bastion del Rey*, el fuerte de Monkton, y más al Norte el puerto de Portsmouth, como brillantes nebulosas que hubieran descendido de los espacios estelares para completar tan prodigiosa fiesta de luz.

El Príncipe de Gales, que presenció la iluminación desde Spithead, hizo nueva visita á las Escuadras antes de regresar á Portsmouth, siendo saludado con ininidad de cohetes y caprichosos fuegos de artificio, terminando así la fiesta naval del día 26, que seguramente habrá dejado indelebles recuerdos en cuantos tuvieron la fortuna de admirarla.

III

No terminaremos este breve resumen de la grandiosa revista de Spithead sin dedicar unas cuantas líneas á nuestro crucero *Viscaya*, que arbolaba la insignia del Almirante D. Segismundo Bermejo.

El día 27 recibió á su bordo el *Viscaya* una lucida representación de la colonia española, de la cual formaban parte los Condes de Casa Valencia con sus hijos María Teresa, Consuelo y Alvaro, los secretarios Wals, Crispi y Valdouro, la Marquesa de Santa Susana, la Duquesa de Bailén, el General Cámara, el senador Marcoartú, el Vicecónsul de España Sr. Pereira y representantes de casas españolas constructoras de buques.

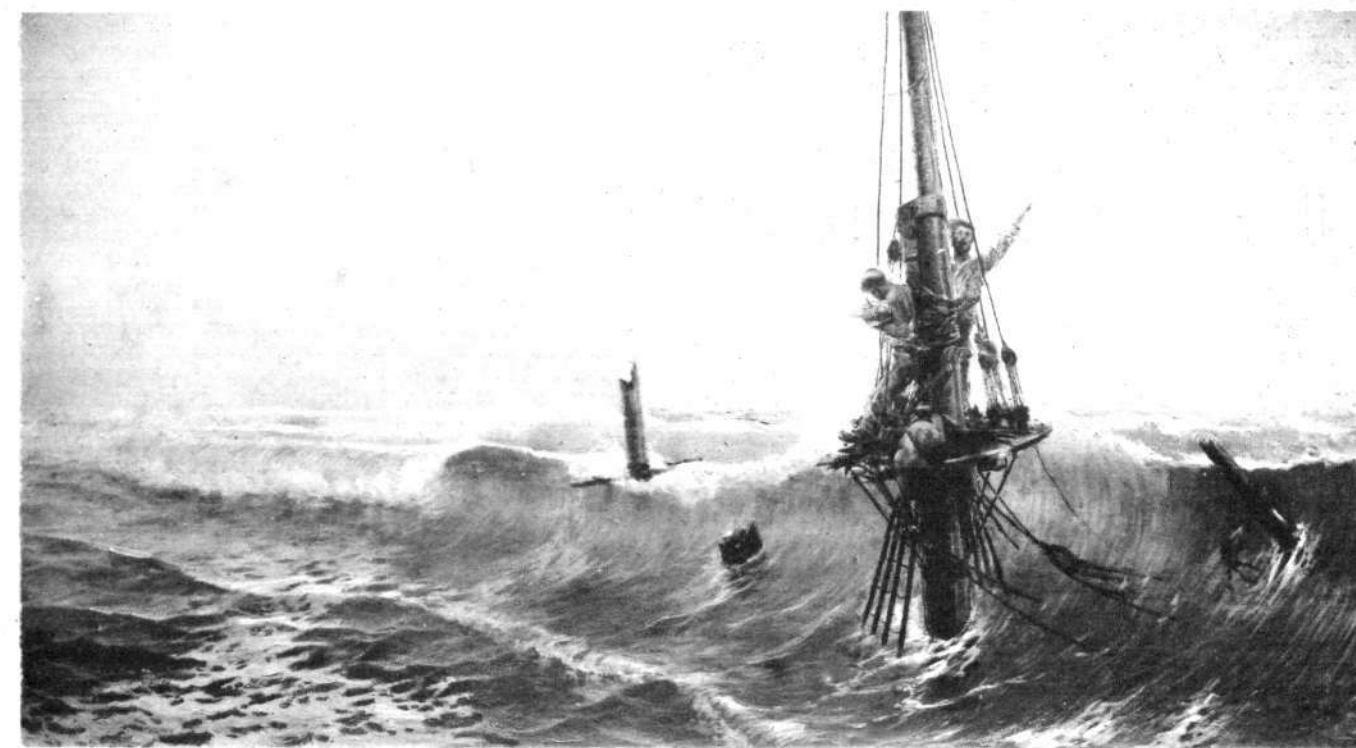
El Almirante Sr. Bermejo, el Comandante del crucero Sr. Eulate y toda la oficialidad hicieron los honores de la casa del modo proverbial en los marinos, obsequiando á sus compatriotas con un



PESCADORES DE SARDINAS.—CUADRO DE D. P. ARMESTO.
(Alto 3,05 metros, ancho 5,35 metros.)



TRISTE HALLAZGO.—CUADRO DE D. J. MARTÍNEZ ABADES.
(Alto 1,70 metros, ancho 3 metros.)



¡SOLO DIÓS!—CUADRO DE D. J. RUIZ LUNA.
(Alto 1,10 metros, ancho 2,30 metros.)



NUEVO PELIGRO.—CUADRO DE D. J. FERNÁNDEZ ALVARADO.
(Alto 1,50 metros, ancho 3,10 metros.)

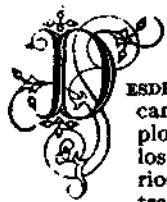


exquisito *lunch* y luego con una espléndida comida, á la que asistió Mr. Jair, ayudante del Almirante inglés.

Hubo brindis patrióticos en honor de las naciones española é inglesa y se envió un telegrama de adhesión á S. M. la Reina Regente, firmado por los Sres. Bermejo y Marqués de Casa Valencia, Embajador de España en la corte británica.

El Príncipe de Gales, que hizo grandes elogios del crucero *Vizcaya*, entregó al Almirante Sr. Bermejo y al Comandante del barco dos medallas de plata, conmemorativas de la revista naval, que ostentan la efigie de la Reina Victoria.

UNA PROPIEDAD DEL ACETILENO



DESDE que comenzó á hacerse uso del acetileno, para aplicarlo al alumbrado, con harta frecuencia sobrevienen explosiones, algunas de ellas seguidas de fatales accidentes, los cuales son parte, si no á detener ó crear obstáculos serios á la naciente industria, á prevenir los ánimos en contra suya limitando, en cierto respecto, el empleo del nuevo gas, producido descomponiendo por el carburo de calcio el agua en frío, ante el temor de inminentes peligros y detonaciones violentas, causadas fácilmente y á cada momento. Aunque el riesgo fuese, conforme quieren los decididos partidarios del acetileno, pequeño y no mayor que el ocasionado por los descuidos en el manejo del gas de la hulla, bien merecía asunto de tanta monta el estudio que le han consagrado recientemente Berthelot y Vieille, cuyo trabajo, encaminado á conocer de modo cierto y seguro las condiciones en las cuales es detonante el acetileno, ha de servir como base y punto de partida de las reglas para manejar, sin riesgo alguno, un gas tenido y calificado de perjudicial, en vista de sus cualidades tóxicas y de su carácter de materia explosiva, lo mismo estando puro y solo que mezclado con el aire en variadas proporciones.

Que el acetileno y muchos de los compuestos por él formados y denominados acetiluros son explosivos mediante el choque ó interviniendo el calor, cosa es bien sabida desde el estudio de Berthelot respecto de este hidrocarburo, el más sencillo y estable de los conocidos y también el único capaz de ser obtenido en síntesis directa, partiendo de sus elementos. Al cabo fórmanse con grandísima absorción de calor, y en ello estriban sus aptitudes para transformarse y cambiar; de la propia manera entiéndese pronto que modificándose, interviniendo sólo la temperatura, polimerizándose, de suerte que genera otros hidrocarburos carbonados, producto de condensaciones moleculares suyas, debiendo á tal propiedad el ser base y punto de partida de la síntesis de los hidrocarburos pirogenados, cuya producción va seguida de considerable desarrollo de calor, sea, atendiendo á semejante circunstancia, cuerpo explosivo por sí mismo, en cuanto la cualidad de detonar significa tan sólo ponerse en libertad, en un instante, la energía invertida en establecer determinado estado de equilibrio químico, para mantener unidas las moléculas de ciertos cuerpos compuestos, prescindiendo ahora del estado físico y demás condiciones de la combinación formada.

Comenzado hace ya bastantes años el estudio de los cuerpos explosivos constituidos por un solo gas ó por la mezcla de gases, de la cual es tipo la de oxígeno é hidrógeno en la relación volumétrica necesaria para generar agua, no se había sistematizado ni de él habíase deducido leyes y principios de cierta generalidad, ni aun lograrse un sistema de experimentos y medidas, hasta los magnos trabajos de Berthelot y sus discípulos, cuyos resultados se consignan ya en el tomo II de la *Mecánica química*, cuyo libro apareció en 1879; vense con mayores detalles en la excelente obra que acerca de la fuerza de las materias explosivas escribió en dos tomos, por el año de 1883, el insigne profesor del Colegio de Francia, y complemento de los trabajos allí especificados son las ocho memorias que acerca de las mezclas gaseosas detonantes, y en colaboración con Mr. Vieille, publicó el mismo autor en 1885, aparte de los experimentos de Bunsen, Maquenne, Mallard, Le Chatelier, Sarrau y otros, datando los del primero de 1867. En el próximo pasado mes de Octubre, con ocasión de haberse vuelto á suscitar los problemas relativos á las mezclas detonantes gaseosas, relacionándolas á las explosiones accidentales del acetileno, tornó de nuevo Berthelot á sus experimentos, solícito de medir y apreciar las condiciones y régimen de un fenómeno de la mayor importancia, á la vez en el orden de la pura ciencia química y en el de la aplicación industrial, á cuya extensión opónese la cualidad detonante del famoso hidrocarburo, ya sea empleado gaseoso, ya se use liquidado, adoptando los ingeniosos sistemas de Mr. Raoul Pictet. El nuevo trabajo experimental de Berthelot, del cual tuvo conocimiento la Academia de Ciencias de París en su sesión del 5 de Octubre del pasado año, aunque á primera vista pudiera ser calificado de curioso y muy primorosamente ejecutado estudio de las explosiones del acetileno y del mecanismo particular de ellas, trae aparejado, con su perfecto conocimiento, el de los medios prácticos de prevenir cierto linaje de accidentes, haciendo fácil y poco peligroso su manejo y explicando, al propio tiempo, cómo la elevación de temperatura en solo un punto de la masa gaseosa ó líquida del hidrocarburo puro, determinando allí mismo la formación de cualquiera de sus polímeros, lo cual significa desprendimiento de calor, es bastante á producir y propagar las detonaciones, cuyos desastrosos efectos son luego tan lamentados.

Ha de examinarse primero hasta qué punto y en cuáles condiciones es cuerpo explosivo el acetileno, á cuyo fin conviene recordar la bien establecida doctrina respecto de la velocidad de las reacciones limitadas, interesante capítulo del tratado de los equilibrios químicos, en el

caso particular de los sistemas homogéneos. No están hechos los experimentos de propósito para el hidrocarburo objeto de tantas investigaciones, mas los fenómenos acaecidos cuando se descompone con violencia en contacto del aire y los observados al arder, produciendo intensa y blanca luz, con grandísima producción de carbono amorfo, en grado de división extremada, son comparables á los hechos determinados respecto de los éteres, á cuya formación dedicáronse las investigaciones destinadas á poner en claro las influencias de las condensaciones de materia en la velocidad de las reacciones acaecidas en circunstancias determinadas. Estableció Berthelot varias series de experimentos consagrados á demostrar la influencia de las citadas condensaciones cuando se trata de sistemas líquidos y sistemas gaseosos, suponiendo realizada la formación de éteres á la misma temperatura en ambos casos: en los últimos era el volumen mucho mayor y debía aumentar durante las reacciones, las cuales, debido á semejante hecho, parecen favorecidas, y sin embargo no es así, pues su velocidad se aminora, deteniéndose las acciones químicas bastante antes de llegar al límite; aquí, pues, la homogeneidad de la mezcla gaseosa, favorable á transformaciones rápidas y completas, está contrarrestada «por los incasantes cambios en la condensación de la materia», conforme dice el sabio citado, y así compréndese, en su sentir, cómo reacciones limitadas y de naturaleza endotérmica pueden no ser explosivas á causa de que, por virtud de la rarefacción gaseosa, cada vez mayor cuanto más cercano se halla el límite, la velocidad de ellas disminuye sin cesar. Comprendiéndose en el caso citado la combustión del acetileno puro y solo, no sus mezclas con el aire, ni con otros hidrocarburos polímeros suyos, procedentes de condensaciones ó constituidos en reacciones pirogenadas, no puede dársele en rigor y desde semejante punto de vista el calificado de cuerpo explosivo, según no lo es, bajo el mismo concepto, el sulfuro de carbono, no obstante ser la descomposición de ambos y su combustión, ocasionada por la chispa eléctrica, fenómenos exotérmicos de la propia naturaleza y carácter de los verdaderamente explosivos, habiendo además, en los casos citados, la circunstancia de considerarse cuerpstormados mediante síntesis, partiendo de sus elementos, realizada con absorción de grandes cantidades de calor, engendrándose cuerpos de naturaleza sencilla, sin complicaciones moleculares, dotados de estabilidad.

Falta ver ya, en segundo término, para afirmar si el acetileno se halla en el caso de aquellos sistemas homogéneos gaseosos, cuya velocidad de descomposición decrece con el enrarecimiento de la masa, si ardiendo, en las condiciones ordinarias, el fenómeno es limitado. Hechos sencillos, determinados con gran exactitud y siempre comprobables, permiten asegurarlo con perfecta certeza: en los experimentos últimamente realizados con objeto de seguir paso á paso los cambios de presiones, desde la inicial hasta la resultante al término de la transformación, provocada inflamando el acetileno contenido en un tubo de acero estirado, con un alambre enrojecido, relacionándola con el tiempo, se ha observado de continuo que el hidrocarburo resuélvese en sus elementos. Viendo esto y al recoger hidrógeno puro y gaseoso, creyérase la reacción completa, habiendo alcanzado su límite y término; pero no es así ciertamente; de serlo, aparecería en el tubo donde el experimento se efectuase un depósito de grafito, de seguro amorfo y no perfecto, indicando una metamorfosis molecular acabada, y no un carbón voluminoso y pulverulento, frágil, aglomerado y con todo el aspecto de hollín, marcando el límite de la disociación, no la resolución perfecta y total del acetileno en sus elementos; pues no ha de olvidarse cuánto influye en su síntesis, partiendo de ellos, el estado del carbono y la necesidad de invertir gran cantidad de energía, en forma de calor, hasta ponerlo en el más adecuado para unirse al hidrógeno. Descompónese el hidrocarburo en la forma dicha, llega á resolverse en sus componentes; mas, respecto del carbono, no se reproduce el estado primitivo y las cosas no vuelven al determinado en el primer trabajo de la energía térmica: á ello opónense, sin duda, varias causas originadas en el mecanismo de las condensaciones moleculares, invocadas por Berthelot cuando experimentaba acerca de los éteres; como entonces, aminorase aquí la velocidad de las reacciones, siempre de modo sensible y mucho más en las proximidades del límite: teniendo presente semejante propiedad del acetileno, podemos darnos cuenta de los fenómenos acaecidos en las explosiones de tal cuerpo, mejor causadas al mezclarse con el aire ó por virtud de sus aptitudes y facilidades para polimerizarse, que por ser su descomposición una de las llamadas exotérmicas.

Estudiando las maneras de hacer detonar el acetileno, los hechos apuntados hacen establecer una distinción esencial, según se experimenta con el carburo gaseoso ó liquidado, pues en ambos estados aplicase ya en la industria: en los dos casos son iguales los productos de la descomposición; pero ni el régimen de ella es el mismo, ni tienen idéntica forma é intensidad los efectos dinámicos. Cuando se provoca la inflamación del acetileno á la presión ordinaria, el fenómeno es puramente local, y no se propaga á la masa, ó hácelo con grandísima lentitud; pero si las presiones aumentan, desde que son superiores á la correspondiente á dos atmósferas, la velocidad de la descomposición hácese mayor, con desprendimiento de tanto calor como si ardiera un volumen igual de hidrógeno, produciendo vapor de agua é igualando la fuerza explosiva á la del algodón nitrado, con aumentos de presión equivalentes á once veces la inicial; teniendo presente que se requiere comprimir mucho el acetileno para liquidarlo, pronto se entiende cómo en semejante estado físico es de seguro más explosivo, en cuanto la modificación local producida inflamando un punto de su masa no encuentra los obstáculos de las condensaciones moleculares y propágase rápida sin hallar resistencias notables. Experimentalmente, se prueba esto mismo dejando caer desde seis metros de altura, sobre planchas de acero, recipientes del propio metal de un litro de cabida y llenos de acetileno gaseoso comprimido á diez atmósferas; no hay en tales condiciones explosión, como tampoco la hay martillando los depósitos con un mazo de acero que pese 280 kilogramos, ni colocado el gas en una botella de hierro forjado y sometiéndola al choque de una bala animada de velocidad suficiente para atravesar la primera pared y abollar la segunda, por donde viénese á conocer la dificultad de ha-

cer detonar por choque el acetileno gaseoso á volumen constante y sometido á presiones de diez atmósferas; porque no bastan las acciones de aquél, aun reiteradas, para iniciar la descomposición en un punto, cosa fácil apelando á la ignición, practicada de cualquier modo; pues entonces propágase la metamorfosis con bastante velocidad para considerarla instantánea y el hidrocarburo escíndese en sus elementos, quedando el carbono en el estado antes indicado, nunca constituyendo grafito ó una forma grafitode, hecho que ha de tenerse muy en cuenta tratando de las detonaciones efectuadas en otras circunstancias, no debidas en verdad tanto al propio hidrocarburo, como ocasionadas descomponiéndose en un momento sus mezclas con el aire.

Bien se comprueba la doctrina relativa á la velocidad de la descomposición de los sistemas homogéneos en los experimentos de explosión del acetileno liquidado provocada por el choque: procédese encerrándolo en vasijas de acero estirado, que se dejan caer ó se golpean como en el caso anterior; aquí, poco después del choque, pero con intervalo apreciable, efectúanse las detonaciones, quebrándose el recipiente antes de ellas, mas sin proyección de sus fragmentos, conforme acontece us ando fulminantes. Advuértese en el fenómeno la particularidad de que, destruyéndose el hidrocarburo, no deja residuo alguno, ni aparecen los restos carbonosos de las anteriores reacciones, lo cual induce á pensar que no ha detonado propiamente el hidrocarburo, sino su mezcla con el aire, formada en el instante de la ruptura de la vasija é inflamada con las chispas que saltan chocando dos pedazos de duro acero; porque de otra suerte sería menester elevar, en un punto de la masa, la temperatura hasta el grado suficiente para iniciar la descomposición del acetileno, propagada con determinada velocidad, condicionada por muchas circunstancias, en algunas de las cuales es explosiva y de grandísima intensidad, influyendo en ello los cambios bruscos en las presiones, originados á veces al cambiar de recipiente el hidrocarburo liquidado en los procedimientos ingeniosos debidos á Raoul Pictet y con tan buen éxito llevados á la práctica en la industria.

Hay todavía que observar cómo la causa de las explosiones del acetileno puro, gaseoso ó líquido, puede residir en sus mismas aptitudes y tendencias á formar polímeros, en reacciones pirogenadas, y basta recordar, á este propósito, la síntesis de la bencina, la del estirolo, la del hidruro de naftalina y la de cuantos hidrocarburos se enlazan al que nos ocupa y de él dependen en cuanto al modo de generarse; partiendo de semejante principio, demostrado en multitud de experimentos, se comprende cómo, elevándose la temperatura en un punto de la masa de acetileno, fórmase cualquiera de sus polímeros ó varios de ellos, en reacciones exotérmicas; el desprendimiento de calor acrece la temperatura del hidrocarburo primero, llegando al punto de iniciar su descomposición en los elementos constitutivos, y ésta es susceptible de propagarse con velocidad tal que se convierte en reacción explosiva, con extraordinarios efectos mecánicos, producidos en fenómenos bastante complicados, de los que es residuo una esponjosa masa de carbono.

JOSÉ RODRÍGUEZ MOURELO

ATERRAMIENTOS

DE LA

BAHIA Y DEL ARSENAL DE CÁDIZ



ERRORES, incurias é imprudencias pasadas han traído las cosas á un estado tal, que ya actualmente no queda más recurso que optar con viril resolución por uno de los dos términos de este dilema tremendo: «ó perecer ó gastar».

Esto afirmaba el eminente Benot el año 1880 en la Memoria (1) sobre la limpieza de la bahía de Cádiz, y con más especialidad del Caño del Arsenal de la Carraca, publicada en 1885 bajo los auspicios del ilustre gaditano D. Salvador Viniegra, con un interesante prólogo del mismo.

Diez y siete años hace ya, pues, que el sabio académico de la Española y de la de Ciencias Físicas, Exactas y Naturales, convencido de la urgencia del asunto y deseoso de prestar á su patria y á la región de ella donde ha nacido un beneficio de reconocido é indiscutible valor, dió conocimiento de la Memoria, en San Fernando, á varios Jefes de la Armada presididos extraoficialmente por el actual Ministro de Marina, respetable y competente Vicealmirante, Excmo. Sr. D. José María Beránger y Ruiz de Apodaca; aquellos ilustrados marinos comprendieron, como Benot, la imperiosa necesidad de restaurar en lo posible, á todo trance y á cualquier precio, los antiguos é inmejorables fondeaderos de la bahía de Cádiz, única é inestimable base estratégica naval española en las aguas occidentales del Estrecho de Gibraltar, y desde la que, en todo tiempo y ocasión, puede acudir al pronto remedio de las costas oceánicas marroquíes y á las del archipiélago de las Afortunadas ó Canarias.

No menos digna de tenerse en cuenta es la condición mercantil de la bahía de Cádiz, que ha sido, es y será siempre factor esencialísimo en la naturaleza de la misma; y si bien el coeficiente cuantitativo de ese factor se deriva directamente del mayor ó menor grado de riqueza y civilización de las distintas gentes que poblaron la región gaditana, fenicios, cartagineses, romanos, godos, árabes y castellanos, es de todo punto incontrovertible que aun en las épocas de mayor decadencia mercantil, siempre han frecuentado aquella hermosa bahía buques

en suficiente número y de tonelaje total bastante elevado para considerar á Cádiz como puerto marítimo de primer orden.

No es tampoco aventurado predecir que Cádiz habrá de ser en tiempos no lejanos obligado punto de partida para las expediciones marítimas que se dirijan á la América central, del Sur y á toda la occidental del Pacífico, tan pronto como se abra—que se abrirá indudablemente—el deseado istmo de Panamá y haya expresos rápidos, cómodos y económicos que, realizando el movimiento de viajeros de allende los Pirineos hasta la antigua Gades de los fenicios, redima á los navegantes de las amarguras y molestias á que hoy se hallan expuestos en las travesías del mar del Norte, canal de la Mancha, golfo de Vizcaya y en las recaladas al imponente cabo Finisterre, cuyas espesas nieblas y violentos temporales son constante peligro durante casi todo el año para la inmensa flota que cruza de continuo aquellos mares.

El interés mercantil y militar de la bahía de Cádiz impone, pues, la precisa obligación de conservarla y mejorarla constantemente, á fin de que en ella puedan dejar caer el ancla holgadamente las enormes y variadas unidades de combate de la moderna guerra marítima y los inmensos trasatlánticos de la actualidad, sin estorbarse los unos á los otros en sus respectivas funciones militares y de comercio.

Hace poco más de medio siglo la bahía de Cádiz daba abrigo á los muchos buques de la escuadra franco-española que tan gloriosamente combatió en Trafalgar, y á ninguno de ellos le fué necesario fondear á la entrada del puerto por escasez de fondos; ahora aquellos mismos navíos se verían obligados á estacionarse muy distanciados entre sí, y lejos de los muelles y de la canal á causa de la disminución de fondos y espacios que ha experimentado la bahía.

Sabido es que los puertos de mareas tienden todos á aterrarse, pues durante las horas del flujo son llevados al interior de ellos los detritus arrancados á las costas por las olas y los acarrees de los ríos y depositados en los canales, sacos, senos y anfractuosidades de las orillas durante la estoa, con formidables resultados cuando en la obra intervienen las tormentas y temporales. Muchos puertos han desaparecido por este procedimiento natural, otros se han transformado, algunos han cambiado su situación y acceso, y no pocos han mejorado de momento sus condiciones de abrigo; todo ello en relación con las modificaciones de sus respectivos estuarios.

La potencia de estos acarrees aturde la imaginación, como dice Benot.

En las costas del Sena Inferior la mar socava, roe y tritura constantemente una faja de roca de 228 kilómetros por 60 metros de alto y 30 centímetros de espesor, y produce esto una erosión anual de más de cuatro millones de metros cúbicos. En Calvados el desprendimiento, en una extensión de 110 kilómetros, se calcula en más de un millón.

Entre la isla Wight y Dover, en un trayecto de 250 kilómetros, las erosiones importan cuatro millones y medio de metros cúbicos de guijarros. A Fécamp llevan las corrientes 3.000 metros de piedra por año, al Havre 14.000, á St. Valery 18.000 y á Dieppe 30.000.

La resultante de los acarrees fluviales en el Océano, combinados con los de las marcas, constituyen estuarios, barras y canales muy profundos, en los cuales ó cerca de ellos se encuentran los puertos principales del globo: Hamburgo á la entrada del Elba, Londres en el Támesis, Havre en el Sena, Liverpool en el Mersey, Lisboa en el Tago, Nueva York en el Hudson, Nueva Orleans en el Misisipi, Buenos Aires en el Plata y Calcuta en el Ganges.

Los acarrees fluviales en el Mediterráneo producen solo deltas, en cuyas bocas no existen puertos de consideración, porque las corrientes de los ríos mediterráneos no cavan esos canales profundos como los de barras y estuarios. Alejandría no se alza sobre el Nilo, ni Marsella sobre el Ródano, ni Odessa sobre el Danubio.

El delta del Nilo cubre una superficie de más de dos millones de hectáreas.

Los estuarios se forman no sólo con los detritus de las montañas, sino también con las erosiones de las costas, y sus materiales no permanecen estacionarios como los de los deltas; antes bien, arrastrados por las corrientes del mar, suelen trasladarse á costas muy lejanas.

Los acarrees fluviales son en Cádiz de una magnitud que asombra cuando se estudia detenidamente el lavado y erosión de la cuenca del Guadalete.

Este río, que tiene su origen en los derrames de las vertientes orientales de las sierras conocidas con los nombres de El Pinar, de El En drinal y de El Libar, elevadas de mil á mil setecientos cincuenta metros sobre el nivel del mar y al Nordeste de la provincia de Cádiz, aumentados con los de la serie de alturas y mesetas situadas al Norte de Ronda y á los de la Sierra Terriil y demás alturas de la provincia de Sevilla que alimentan al Guadalporcuna, después de caminar al Oes-Sud-oeste, pasando por Villamartin, Bornos y Arcos, recibe en La Pedrosa al ya engrosado Majaceite, donde el caudal reunido de ambos pierde el carácter de los ríos torrenciales ó de montaña y se encamina siempre en la misma dirección Oes-Sudeste hacia la Cartuja de Jerez, desde donde puede decirse que entra en los terrenos de marismas para, bifurcándose, formar el estuario comprendido entre el Puerto de Santa María y el río de San Pedro, que desemboca en la bahía gaditana.

La superficie degradable por las lluvias que alimentan el río puede estimarse aproximadamente como de 3.500 á 4.000 kilómetros cuadrados; digamos como mínimo 3.500.

En la cuenca del Guadalete y de sus afluencias caen unos 3.000 millones de metros cúbicos de aguas llovedizas, según promedio de varias observaciones.

Los ríos en general arrastran una suma de materias sólidas que es función de la velocidad y de la naturaleza del terreno degradable.

El Sena arrastra regularmente de 200 á 300 gramos de tierras por metro cúbico, y en las grandes avenidas acarrea hasta 2 kilogramos y 100 gramos.

El Var en sus inundaciones arrastra hasta 36 kilogramos por metro cúbico.

JUAN PASTORÍN Y VACHER

Capitán de Fragata.

(1) Este artículo viene á ser un extracto de dicha Memoria.

(Continuad.)

La Compañía Trasatlántica.

BENEFICIOS QUE REPORTA Á SUS OBREROS

En mi dilatada vida periodística jamás ha llegado á mi noticia que Compañía alguna, ni empresa particular, ni aun las más poderosas, hayan ejercido ni ejerzan un protectorado tan eminentemente caritativo y humanitario como el que la Compañía Trasatlántica española dispensa á sus obreros.

Para justificar esta mi opinión, que á algunos pudiera parecer exagerada, voy á enumerar los enunciados beneficios.

La cooperativa de consumo del alto personal de la Compañía facilita á los obreros los artículos y efectos de primera necesidad más precisos é indispensables para la vida á los precios corrientes de plaza, todos de excelente calidad y peso completo, anticipándoles la cantidad de dichos artículos en proporción á su jornal y á reembolsarse el sábado posterior á su saca, al verificarse el pago.

Y no es solamente esa ventaja la que les proporciona, sino también ropa, calzados, sombreros, etc., etc., en las mismas condiciones de pago.

* *

En el edificio donde está situada la cooperativa se halla establecida una escuela de instrucción primaria, en la que recibe gratuitamente esmerada educación moral y religiosa un número considerable de hijos de obreros.

Tiene también establecida otra análoga en la colonia de Matagorda, para los hijos de los que viven allí.

Es digno de publicidad y del mayor encomio el excelente servicio sanitario que proporciona á los mismos.

* *

Tiene gran importancia la clase nocturna, establecida en el mismo edificio donde radican las oficinas de la Compañía, en la que bajo la dirección de hábiles profesores cursan los jóvenes operarios del taller de mecánica las nociones que complementan las adquiridas en la Escuela de Artes y Oficios, para llegar á ayudantes de máquina después de perfeccionada práctica, cuya educación ha dado por resultado un lucido plantel de jóvenes maquinistas españoles que navegan en los buques de la Compañía.

Forma la base de tan humanitario servicio un personal de inteligentes profesores médicos, á cuyo frente se halla el reputado facultativo Sr. D. Francisco Magules, cuyo cariñoso trato y afabilidad con los enfermos le han conquistado entre los obreros merecidísimo aprecio por la asiduidad y celo en su esmerada asistencia. Complementa tan notable beneficio el suministro de medicamentos, que se reciben del laboratorio establecido en la factoría de Matagorda, y en caso de urgencia, de la farmacia de los señores Matute hermanos y Alvarez Reinaldo, de Cádiz.

Tiene á su cargo, por lo que á la parte espiritual afecta, la visita de enfermos el cuerpo de capellanes de la Compañía, del que es director el ilustrado presbítero Sr. D. José García Deulofeu.

En estas visitas, cuando los capellanes comprenden lo precario de la situación del enfermo y su familia, de una manera digna y decorosa, que no humilla la susceptibilidad del obrero, le socorren modestamente.

Comprendiendo las distinguidas personalidades que dirigen la Compañía que al operario, á pesar de los auxilios que le presta con la asistencia facultativa y religiosa, habían de escasearle los recursos pecuniarios para los demás medios de subsistencia, se dispuso, en buen hora, socorrerlo, pasándole la mitad de su jornal durante el tiempo que no pudiese dedicarse al trabajo.

Para que los lectores comprendan la magnitud de tan generosa dádiva, baste decir que el pasado mes de Enero alcanzó la respetable suma de 27.000 pesetas, según consta detalladamente de la nota fijada en los sitios más visibles del dique, en que se da á conocer lo que cada cual ha percibido y en qué concepto.

Calculemos á lo que puede ascender en un año este desembolso, y próximamente, quedándonos cortos, nos dará el resultado de 60.000 duros; suma que la Compañía regala, y que, por lo tanto, no tiene opción á reintegrarse de ella.

No pasemos adelante en este cálculo, porque sumando actos llegaría á representar una cantidad fabulosa.

Hay que agregar el gran número de pensiones que la Compañía otorga á las viudas é hijos de sus empleados, capitanes y demás personal de los buques y talleres con arreglo á su categoría, jubilación de éstos, de operarios que cuentan muchos años de servicios y los inutilizados por accidentes y edad.

No tenemos datos para precisar tan respetable spendio, pero sí se nos ha dicho por persona que debe estar bien enterada que llegan al número de 280 los individuos que en Cádiz, y por dichos conceptos, perciben sus haberes de la Compañía.

¡Aún hay más! El verdadero aprecio á la honrada clase obrera de esas ilustres personalidades de que dejamos hecho mérito les sugirió la plausible idea de facilitar, en cantidad de anticipo reintegrable, á los operarios modestas cantidades, pero en la medida de sus perentorias necesidades de familia, y así se viene realizando hasta en la suma, á algunos, de 1.500 pesetas para redimirse del servicio militar, librándose de la usura del 25 al 30 por 100 á que esta gente cotiza sus préstamos, con la horripilante exigencia del pago semanal de un real por duro.

Dígasenos, pues, si existe algo parecido, tan humanitario y que represente tanto desprendimiento y tan buena voluntad como la que demuestra que, para reembolsarse la Compañía, lo hace en la pequeña cantidad que el obrero quiere dar semanalmente, cuota que no entrega en el caso de caer enfermo.

Nos limitamos á exponer hechos sin hacer comentarios, porque no encontramos frases bastante laudatorias para enaltecerlos.

Cuida también la Compañía de proporcionar recreos que ilustren á sus operarios, siendo éstos el teatro que existe en el Dique y el Centro establecido en la calle de Zaragoza, en que lucen sus aficiones al arte dramático, á la música y á la poesía los obreros, que generalmente, como toda la inmensa mayoría de los de Cádiz, son bastante ilustrados, y desarrollan sus aficiones bajo la acertada dirección de personas competentes, que tanto abundan en el alto personal de tan dignísima Compañía.

Si alguien conceptuase exagerados nuestros plácemes á la Trasatlántica, porque en este mundo todos tenemos enemigos, en mi descargo, y como refutación á tan inmerecido modo de apreciar las cosas, diré:

Que rindo el testimonio de mi gratitud más ferviente á la Compañía, porque ella es el principalísimo elemento de vida de mi muy querida patria natal, Cádiz, porque hace muchos años me tienen ligado esos lazos de gratitud á las ilustres personalidades de que dejo hecha repetida mención, que antes y ahora la representan, y, finalmente, como padre de hijos todos obreros, que libran su subsistencia del trabajo honrado que en sus talleres encuentran.

P. CANALES

(De la Revista general de la Marina Militar y Mercante Española).

EXPOSICIÓN GENERAL DE BELLAS ARTES

II

LA PINTURA DE HISTORIA Y DE GÉNERO—OBRAS PREMIADAS



SEGUIENDO el sistema iniciado en el artículo anterior al tratar de la escultura, comenzaré en el presente á ocuparme de las obras pictóricas que han logrado un premio más ó menos merecido, para seguir con aquellas que no han obtenido del jurado la recompensa que hacía esperar su mérito, pues en punto á errores y pretericiones allá se van las cometidas por los jueces calificadores en las artes plásticas y en las gráficas.

Poco que hacer nos darán las medallas de primera, pues el Jurado, imitando los arreglos que se acostumbra á hacer en algunos centros administrativos en las plantillas del personal, ha logrado autorización para reducir á uno solo los premios de clase superior, aumentando en cambio los de otras categorías, consiguiendo así contentar á algunos expositores más y disgustar á muchísimos.

Felizmente la primer medalla otorgada lo ha sido al respetable artista D. Ignacio Pinazo, maestro de muchos de los actuales pintores valencianos, tan notable por su mérito, generalmente reconocido, como por su modestia, que raya en lo inverosímil. El *Retrato* premiado y otros dos que le acompañan confirman lo que dejo expuesto, y no creo que haya crítico que al contemplar aquellas figuras, tan magistralmente ejecutadas, ponga en duda la legitimidad del premio concedido.

Pasando á las segundas medallas, nos encontramos con el cuadro *¡Desgraciada!*, del Sr. Soriano Fort, que representa á una joven muerta en la cama de un hospital, rodeada de su familia. Hay sentimiento en la composición é impresión conmovedora de la verdad, sin asquerosidades naturalistas, todo ello realizado por un buen dibujo y un colorido justo y brillante. También es obra concienzudamente ejecutada *La pesca de la sardina*, del Sr. Armesto. Lástima que á la exactitud y vigor de la escena, muy bien compuesta, no acompañe un colorido algo más justo y sobrio, sin aquellos reflejos metálicos de las figuras de los marineros y de las aguas que sorprenden un tanto al espectador. El mar ha proporcionado asimismo asunto al Sr. Bárbara para sus *Naufragos*, y puede estar seguro el artista alavés que la fúnebre barca con su cargamento de ahogados no es de las composiciones que menos impresionan al público. Avaloran la obra un color fino, ejecución detallista sin nimiedades ni brochazos, y el gran estudio que se revela, tanto en las víctimas del naufragio como en la figura del timonel que guía la embarcación. Otro de los artistas que han obtenido segundo premio es el Sr. Borrás Abella. Titúlase su cuadro *¡Absuelto!* y es notable por la expresión, luz acertada y buena ejecución del grupo del joven obrero abrazando á su esposa entre parientes y curiales. También es malo el fondo de la sala de la audiencia. En cambio revela

EXPOSICIÓN DE BELLAS ARTES



DE LA GUERRA, CUADRO DE D. A. PLA Y RUBIO.
(Alto 2,50 metros, ancho 4 metros.)



SUEÑO DE AMOR, ESCULTURA DE D. J. BILBAO.
(Alto 1,40 metros, ancho 2,50 metros.)



falta de estudio ó sobre de precipitación la figura de alguno de los magistrados y sobre todo un reo sentado en el banquillo y un guardia civil inmediato. El Sr. Borrás tiene en la Exposición otro cuadro, *¿Qué frío hace!*, graciosa figura de un clérigo sentado al amor de la lumbre, muy vigoroso y bien entonado. Dramática en extremo es la escena final de un dúo denominado *Burlado y vencido*. Su autor, el Sr. Saint Aubin, nos tenía acostumbrados hace tiempo á los primores de su pincel en cuadritos de valía, y hay que reconocer que no ha quedado mal al emprender la pintura en grandes dimensiones. Algún defectillo es reparable en el dibujo de la figura del duelista herido y cierta luz extraña en los ojos de algunos personajes; pero la ejecución es buena, el color bastante acertado y el fondo exacto. Con el título *¿Ves? ¡Si no hace nada!*, ha exhibido el Sr. Garmelo Fillol el interior de un estable en el que una apuesta joven aproxima una niña para que acaricie una vaca. Tal vez el asunto no merecía las dimensiones del tamaño natural, pero la obra resulta agradable, y aunque de luz un poco convencional, las figuras y accesorios están bien dibujados, siendo sólo de desear la desaparición de cierta cabra en postura algo difícil. *Las madres*, grupo de mujeres del pueblo en la antesala de una consulta médica, es un lienzo del Sr. Zapater, que revela las excelentes facultades de su autor, á quien hubiera querido ver premiado por obra de más empeño que ésta, y el cuadro de jugadores sorprendidos, denominado *Alguien llega*. Tampoco son obras de gran importancia y no deben estar descontentos de la generosidad del Jurado el Sr. Sáenz, autor de un desnudito de niña que lleva el epigrafe de *Crisálida* y de otras obras del mismo tenor, y el Sr. Brull, á quien es debida la escena *Navidad*, grupo de niños ante un nacimiento, iluminados por unas luces bastante extrañas. A mi entender, entre los varios lienzos del Sr. Brull es superior á todos, incluso al premiado, el que se denomina *La abuelita*, muy bien compuesto y ejecutado con gracia y delicadeza de color.

En cuanto al premio concedido al Sr. Fillol Granell por *La bestia humana*, cuadro que tanta polvareda ha levantado por lo escabroso del asunto, paréceme justo si se atiende sólo á la perfección técnica, pues á pesar de que no está exento de defectos, sobre todo en detalles accesorios, no se puede negar que revela un espíritu de observación admirable, que se traduce en una impresión de la realidad que emociona. En cuanto á la obra considerada en su fondo, creo que no debió ser admitida en la Exposición, evitando así el que en virtud del premio pueda ser adquirida por el Estado, siendo como es imposible que figure en Museo alguno composición de tan descarado naturalismo. Al señor Fillol se le puede aplicar en esta ocasión el conocido cuento de cierto militar á quien su general ascendió en el campo de batalla al empleo inmediato por su valentía y luego mandó fusilarle por desobediencia. Y no digo más aun cuando pudiera escribir muchas cuartillas acerca de *La bestia humana* y la tendencia peligrosa que representa en el arte.

Al recorrer la lista de los cuadros premiados con tercera medalla, lo primero que escandaliza al inteligente imparcial es que figure entre ellos *La batalla de Treviño*, lienzo digno cuando menos de un segundo premio, y que es gallarda muestra de lo mucho que sabe su autor, el Sr. Morell, artista de gran valía, pues sólo le falta á la composición un partido general más determinado de luz y colorido para ser una obra de primera fuerza.

Y si quiere el lector persuadirse de la mezquindad del premio concedido al notable pintor coruñés, compare *La batalla de Treviño* con otras obras que han obtenido medallas de tercera clase, tales como *La jugada difícil*, *Por Navidad*, *Un día de Mayo*, *Gaudeamus*, *¡Ahí va!*, *Un accidente*, *El primer pantalón*, *El rancho* y *El descanso*, cuyo mérito relativo habría que aquilatar despacio.

Después de protestar por tamaño desafuero, pasaré á ocuparme de los restantes cuadros agraciados con terceros premios dignos de especial mención. Tales considero el del Sr. Alvarez Sala *¡Todo á babor!*, escena marítima de una maniobra á bordo muy bien expresada y de acertado dibujo. Como modelo de composición agradable y decoroso, aunque realista, pintado con un colorido cálido y castizo, puede citarse *La nodriza precisa*, del Sr. Díaz Penáñez, título aplicado á un grupo de muchachos en torno de una cabra. *Triste noticia* es un cuadro del señor Sánchez Solá, de dibujo y expresión muy superior al colorido, que es verdaderamente fúnebre, como deben serlo las noticias que aquellos buenos viejos leen en un periódico. En cambio no puede pedirse más como brillantez de color y expresión de la luz cálida de las regiones levantinas al precioso cuadro del Sr. Benedito, *Entre col y col*, que figura á un hortelano de la vega de Valencia liando tranquilamente un cigarrillo en medio de sus verduras. El lienzo demuestra que el autor ha sabido aprovechar las lecciones de su maestro el Sr. Sorolla, cuyo estilo sigue, como lo demuestra además el primoroso *Retrato de la señorita D.ª D. A.* y otro buen cuadro, *El aseo después del trabajo*, grupo de obreros lavándose en una fuente, que contiene excelentes desnudos y luz magistralmente expresada, y al que únicamente se le puede reparar la monotonía del color gris sucio que abunda en la composición. En las listas publicadas por la prensa aparecía como premiado el primer cuadro, pero luego he visto el cartel indicador de la medalla al pie del último.

También valenciano y discípulo de Sorolla es el Sr. Andreu, autor de *Una paella en l'horta*, animada escena de costumbres campesinas que revela concienzudo estudio del natural, estando muy bien expresada la luz que se filtra á través del emparrado. Tal vez el fondo resulte un poco duro, pero sabido es de los que al arte pictórico se dedican que las durezas se corrigen, mientras puede esperarse muy poco de la blandura é indecisión en la factura. El Sr. Andreu ha expuesto además otras composiciones, tales como *Los gozos de la Virgen*, *A merendar á la ermita*, etc., propios de un buen colorista. Por último, son dignos de estimación el cuadro del Sr. Bahamontes, *¡No hay boda!*, en el que considero superior á las figuras el primoroso fondo que representa el interior de la capilla del Buen Consejo de San Isidro de Madrid; la *Huida de Egipto*, del Sr. Jaraba, cuadro bien compuesto y entonado y que merece ser alabado, pues á pesar de la vulgaridad del rostro de la Virgen María, es de los pocos que, en unión del de el Sr. Granés, *Remordi-*

miento, que nos representa la desesperación de Judas de un modo sumamente original, recuerdan que ha habido un género de pintura llamado religioso, y, por último, un *Retrato de señora*, del Sr. Hidalgo Caviedes, de color castizo y buena ejecución.

Agotadas las medallas disponibles para la pintura de historia y género, se ha encontrado el Jurado con una porción de artistas á quienes, ya por haber sido preteridos ó olvidados en el reparto, ya por que cierta prescripción absurda del reglamento impedía ser agraciados más de dos veces con una misma clase de premio, ó por cualquier otra causa menos clara, no podía recompensar, y en tal apuro ha echado mano á las propuestas para una condecoración, utilizando este recurso con verdadera fruición, deseoso, sin duda, de hacerse perdonar anteriores faltas.

Resultan, pues, propuestos para ser condecorados el Sr. Uria, por el cuadro *Bautismo de fuego*, que representa á unos granujillas apuntándose en la lista de aprendices del contramaestre de una fábrica, escena bien compuesta, en la que son notables el fondo y la luz especial propia de tales establecimientos fabriles; el Sr. Alcázar (D. Manuel), autor de un vasto lienzo titulado *Ofrenda de un héroe*, escena de gran trabajo y que demuestra conocimientos artísticos y no pequeño entusiasmo, pues reproduce el interior de una iglesia, al parecer de un pueblo de Salamanca, en la que los vecinos acuden á presenciar el ofrecimiento que un inválido de Ultramar hace de la cruz ganada en la guerra. También han merecido la consabida propuesta el Sr. Martínez Cubells, que ha exhibido unos primorosos *Retratos*, dignos de su fama y maestría; el Sr. Martínez Abades, por una escena marítima bien compuesta, aunque un poco sombría de color, denominada *Triste hallazgo*, pues tal lo es el del cadáver de un ahogado que dos pescadores tratan de subir á su lancha, y el Sr. Muñoz Lucena, artista laureado justamente en anteriores certámenes, y al que yo, más que por la escena taurómaca *Fuera de combate*, que no es digna de su fama, hubiera premiado por la bellísima composición *¡Qué bonito!*, y que lo es, en efecto, á pesar de su sencillez, pues se reduce á una madre con su hija mirándose al espejo; pero está ejecutada con verdadera gracia, detalles primorosos y un color muy justo. Son asimismo obras de mérito *Las granadas* y *La bacante*, sobresaliendo en todas ellas la nota brillante y luminosa que tan bien maneja el artista cordobés, lo cual le hace en alguna ocasión olvidarse de las exigencias del dibujo. También han sabido expresar perfectamente los efectos producidos por el sol en espacio abierto el Sr. Santamaría en el cuadro *El esquileo*, que recuerda, por su acertada ejecución y lo exacto de los tipos, las buenas obras del difunto maestro Valeriano Becquer, y el Sr. Bilbao con *La recolección*, hermosísima página llena de vida y de animación, que es digna pareja de aquellos *Segadores* expuestos en 1895, que con tanta justicia merecieron generales elogios. Otro artista de valer es el Sr. Alvarez Dumont (D. César), que ha traído al certamen unos *Galeotes* amarrados al banco de una galera, concienzudamente dibujados y pintados. La figura del más viejo, sobre todo, es en verdad riberesca. Como contraste con el vigor de esta obra pueden citarse los cuadritos de D. Francisco Masiera, pulcros, atildados, con todos los refinamientos de la elegancia y el buen gusto, que los hacen á propósito para el gabinete de la más aristocrática dama. De los tres expuestos es, sin duda, el más notable, por la dulzura de la expresión, el sentimiento que respira y haber menos convencionalismo que en los otros, *La viuda*, hermosa enlutada contemplando el mar desde una azotea, rodeada de bellísimo paisaje. No son tampoco feas las *Heroínas*, del Sr. Pla, que ha sabido vencer con acierto la dificultad de pintar un grupo de Hermanas de la Caridad con idénticos trajes y parecida expresión. Ayuda á la buena impresión de la obra el contraste de la actitud plácida y tranquila de las religiosas con la animación y viveza de colorido del andén de la estación, ocupado por grupos de soldados que se aprestan á subir al tren. No es inferior en mérito á este cuadro un caprichoso retrato de señora vestida de negro entre blancos cortinajes, que el Sr. Pla titula *Una mosca*. El famoso impresionista catalán Sr. Rusiñol ha presentado seis obras de aquel género y del que se conoce con el nombre de prerrafaelista, que siento no poder detallar y analizar por falta de espacio. A pesar de las extravagancias y crudezas de colorido de unos y de lo raro del dibujo de otros, no se le pueden negar á este artista viva imaginación, conocimiento del dibujo y cierto gusto especial dentro de lo excéntrico del estilo que sigue. Para terminar la relación de los pintores que han de ser condecorados citaré á D. Plácido Francés, autor de una animada escena de costumbres de principios del siglo, titulada *A los toros*; al Sr. Maura, por su bien pensado lienzo *En la azotea*; al Sr. García San Pedro, por un asunto de pescadores en las riberas del Nalón; al Sr. Casas, por un *Retrato* y una figura de elegante dama muy coquetona y bien ejecutada, y al Sr. López Cabrera, que ha pintado un *Mercado de Sevilla* con mucho color local y abundancia de detalles.

En cuanto á menciones honoríficas, el Jurado se ha mostrado verdaderamente pródigo y despilfarrador. Nada menos que 123 ha repartido en la sección de pintura, no sólo á cuadros dignos de mejor suerte, sino á lienzos rematadamente malos. En la imposibilidad de analizar detalladamente tan desatentado reparto, me limitaré á indicar tan sólo algunas pocas obras de las que sobresalen entre el montón de las mencionadas honoríficamente.

Debo comenzar protestando en nombre de la justicia de que sólo se haya premiado con una mención al Sr. Momerdá, autor de dos preciosos estudios para pintura mural destinados á la iglesia de San Agustín de Barcelona, uno representando *La Ascensión del Señor* y otro denominado *¡Gloria in excelsis Deo!*, que figura la adoración de los pastores en el portal de Bethlem. Son ambos lienzos lo mejor que en pintura religiosa se ha exhibido en la actual Exposición, y su autor demuestra en ellos que sabe dibujar mucho, componer con maestría y gracia y que siente de corazón este noble género pictórico. No me extraña que la multitud que va al palacio de la Castellana á pasar el rato y se entusiasma con frecuencia ante algún mamarracho no haya parado mientes en los estudios del Sr. Momerdá, que, pintados en estilo algo académico é idealista, no resultan llamativos entre los enormes lienzos que los rodean; pero que los críticos, ó los que se tienen por tales, no

se hayan fijado en ellos y que el Jurado les haya adjudicado una mención, como á cualquier ensayo de un principiante, eso no tiene para mí explicación plausible de ningún género.

Otro de los agraciados con la socorrida mención ha sido el artista filipino Sr. Santos, autor del cuadro *La defensa de Manila*. La figura del lego agustino emboscado en los manglares es buena y está bien estudiada, y sólo el fondo demasiado verde, que desentona un poco con los hábitos negros del religioso, ha impedido que el cuadro fuese apreciado en todo su valor. También merecían mayor recompensa que la obtenida el Sr. Lozano Lidro por su *Santa Teresa de Jesús*, figura bien pensada y estudiada, de excelente colorido y factura franca y sin extravíos; el Sr. Oliver Aznar, cuyo lienzo *El mejor de todos*, representando un concurso de canto en un templo, está avalorado por un fondo de sillería coral pintado con singular maestría.

Son asimismo obras valiosas dignas de especial consideración: la que lleva por título *Abandonada*, en la que el Sr. Verger nos representa á una dama enlutada orando á los pies de un Crucifijo en una iglesia, con buena entonación y agradable colorido; la escena marítima *Repasando las redes*, del Sr. Mañá, compuesta á conciencia, aunque un poco falta de colorido; el cuadro denominado *Tentación*, del Sr. Poy Dalmau (D. Manuel), cuya protagonista, una monja carmelita, está pintada en el estilo sobrio propio de la escuela española más castiza; la vista de un *Patío del Alhacén*, del Sr. Chicharro, que demuestra que es un buen colorista; las *Lavanderas*, del Sr. Matillas, delicadamente pintadas, á las que sólo es reparable el mal efecto que causan los pies de una de ellas, cuyo cuerpo desaparece tapado por completo por la otra. También está graciosamente compuesto el grupo de muchachos jugando con unas avecillas, original del Sr. Cañaveral, que le denomina *Escuela pajaritera*.

Para terminar ya con las menciones, llamaré la atención del lector acerca del cuadro *Cortejando*, en el que el Sr. Gutiérrez Hernández ha figurado una pareja de gitanos granadinos muy característica y exactamente observada del natural; el lienzo *La Mandioca*, escena de negros brasileños bien estudiada por el artista coruñés, residente en Río Janeiro, Sr. Brocos. Para el mercado, composición de costumbres andaluzas muy agradable, á la que sólo falta más luz, y, finalmente, dos asuntos de pescadores, *Escondiendo o peixe* y el *Timón viejo*, en lo que sus autores, los Sres. Palencia y Lezcano, acreditan que poseen dos tes de verdaderos artistas.

Aún encontraríamos, repasando la interminable lista de los agraciados con la honorífica distinción, algunos cuadros más que con justicia la han merecido; pero tan prolija selección no se compagina con el espacio de que puedo disponer, tan exiguo ya que me obliga á dejar para mi tercero y último artículo el tratar de los pintores que por una ú otra causa no han sido recompensados como haría esperar el mérito de sus obras, añadiendo además algún párrafo sobre la pintura de paisaje, el grabado, los dibujos y el arte decorativo.

A. DANVILA JALDERO

C. de la R. Academia de San Fernando.

CUENTOS

EL MAYORAZGO

POR los comienzos del siglo XVI murió en la gran ciudad de Lisboa un anciano señor, muy rico y de excelente alcurnia, que se llamaba, entre otros muchos nombres, D. Alfonso, y que entre varios títulos tenía el de Conde de Pimentel. Dejó dos hijos, el mayor con todos los nombres, títulos y riquezas de su padre, y el menor con muchos nombres también, aunque sin títulos ni dinero.

El primogénito quería de tal manera al segundo, que de la suerte de éste nunca se preocupó D. Alfonso, si bien, para no proceder contra costumbre, dejó sin estudios al mayor é hizo del pequeño un pozo de sabiduría.

Dos semanas después de la muerte del padre, el heredero, que se llamaba también D. Alfonso, pasó á ver al desheredado, cuyo nombre era D. Rodrigo, y abrazándole con mucho amor, le habló de esta manera:

—El cuidado que desde que naciste tuve para ti ha hecho creer á cuantos nos conocen que, como si yo fuera tu padre, te tendría á mi lado cuando él muriera, y que lo que desde su muerte es mío sería tuyo también. Esta era sin duda la idea del anciano á quien lloro como tú, y sólo por ser suya siento contrariarla; pero me parece muy conveniente que nos separemos y vayas á buscarle la vida sin mi auxilio, que yo te niego desde ahora; y como, si tu suerte no fuese próspera, acaso me moviesen á lástima tus miserias y cambiara con esto de propósito, te prohibo que vuelvas á esta casa y que me busques en parte alguna, que yo te buscaré si alguna vez lo juzgase oportuno.

Oyó D. Rodrigo á su hermano, costándole trabajo dar crédito á lo que tan claramente oía, y cuando éste acabó de hablar, frunció el otro el ceño, y acudió con el disgusto tal número de frases iracundas á la garganta, que por ser muchas y por ser gruesas se le atravesaron á la salida y quedáronle dentro. Pero lo que no expresó la voz lo dijeron con sobra de elocuencia las acciones, pues se salió en seguida de la estancia, negando á su hermano los brazos, aunque él se los tendía; rechazó la corta suma que por mano del mayordomo se le quiso entregar para lo que en unos días necesitase, y se juró á sí mismo

muchas veces antes morir hambriento que acudir al ruin mayorazgo en solicitud de limosna.

Por suerte suya no la necesitó. Unos días con escasez, otros con menores apuros, pero nunca sin ellos, el segundón de la casa de Pimentel fué venciendo poco á poco los obstáculos y triunfando en la lucha por la vida, aunque sin conseguir jamás la victoria completa.

Sabía D. Rodrigo de D. Alfonso, porque de los que figuran todo el mundo sabe, y porque ni aquel mal comportamiento pudo acabar con su cariño; de modo que le interesaba lo que á su hermano le ocurría, y más de una vez comparó su fatigoso arrastre por la tierra á la facilidad con que el otro volaba por las alturas; pero como tales comparaciones no eran producto de la envidia, se alegraba al fin de la fortuna de su hermano, y aun le servía de estímulo, como si á ella pretendiese llegar.

No se sabe si D. Alfonso hacía por enterarse de lo que á D. Rodrigo le ocurría; pero sí que con frecuencia le encontraba, y que cuando le veía medianamente portado, alegre el rostro y con color de perfecta salud, mirábale contento, aunque nunca le preguntaba cómo le iba.

Una noche en la que D. Rodrigo salió de ronda, porque como mozo era galanteador, topóse en la oscuridad con un bulto que le cerraba el paso, y apelando á las razones de entonces, que con pequeña diferencia eran las de hoy, desenvainó el acero y acometió al contrario, quien á la segunda embestida conoció, por el juego del arma sin duda, de qué persona se trataba, porque echándose fuera dijo muy prontamente:

—Quietos, Rodrigo, que por suerte te he conocido en el manejo, y no tengo interés en que me mates, ya que en esto, como en las demás cosas, me aventajas.

Conoció entonces el segundón al primogénito, y acercándosele con solicitud por si le había herido, hallóle bueno y sano, con lo que se le pasó aquel susto, y le ofreció su compañía por si á tales horas y en aquellos sitios peligrosos la necesitaba.

D. Alfonso le dijo:

—La única persona que se ha atrevido á mí eres tú, como viste, y sé muy bien que adonde voy, sea cualquiera el lugar, y vaya á lo que vaya, llegaré sin tropiezo, porque de tal manera es mi grandeza que todo se le rinde. Y para que lo creas, si pudieras tener alguna duda, observa cuando te deje en dónde entro, y te admirará que fortalezas inexpugnables para todos á mí se me entreguen, y que centinelas tan severos conmigo se descuiden, que, puesto que por discreto y callado te estimo, no dudo en hacerte tan delicada confianza.

—Esa he de pagarte con otra—dijo D. Rodrigo,—y mira si tienes razón para celebrar tu fortuna, porque mientras para ti se hace tan fácil lo difícil, para mí se trueca en lo más difícil lo que es fácil. La casa que hace esquina á mi derecha es la de la hermosa Beatriz, por la que vivo como loco hace cerca de un año. Quiéreme, según dice, por mi constancia y por méritos que ella me atribuye; pero la que para alguno fué cera, para mí se convierte en dura roca, con el temor de que, otorgándome sus favores, acaso perdería su bienestar, que si como dama de D. Pedro de Acuña nada sino cariño le falta, como dama mía todo le faltará menos amor. Esta noche, tal vez porque desista de importunas solicitudes, ha accedido á escucharme con la defensa de rejas y cerrojos, y con ser nada lo que, como ves, consigo, y ésta es la vez segunda que en un año logré favor tan pequeño, aún imagino que nadie en fortuna me aventaja. Mira cómo estaré de enamorado.

—Si, me parece que es mayor tu contento que el que corresponde al motivo. Pero, pequeño ó grande, no es cosa de que nadie le estorbe y mientras yo esté aquí no es fácil que se asome la dama.

Echó á andar D. Alfonso calle arriba, y á pocos pasos entróse llanamente en casa tal que, viéndolo, hizose cruces D. Rodrigo, porque allí no vivía sino el modelo de la hermosura y de la virtud. Quedó él esperando á su D.^a Beatriz, con el temor de no vencerla; pero como por esta vez se le colmó la suerte, pudo decir, y diría sin duda, olvidándose de lo mucho que le había costado aquella victoria:

—Nunca es tarde cuando es buena la dicha.

Del mismo modo que esto de los amores fueron los demás sucesos de los dos hermanos. D. Alfonso lo tuvo todo sin trabajar para conseguirlo; el otro logró alguna cosa, pero no como gracia de la suerte, sino como botín de conquistador; y así llegaron los dos á la edad madura: el mayor siempre rico y el menor con escasos ahorros.

Una tarde D. Alfonso, que jamás había visitado á D. Rodrigo, entró en la casa de éste, y con semblante satisfecho, como de quien ha cumplido una misión difícil, dijo muy amable:

—Vengo, Rodrigo, á que arreglemos cuentas, y si yo resultara tu deudor, te pagaré en el acto, aunque me quede sin fortuna.

—Nada me debes—dijo entonces el otro.

—Eso presumo yo; pero es fácil que tú me debas algo, y no es cosa de que te lo perdone. Así, cuéntame de tu vida, que con lo que de ella me dijese se verá cuál de nosotros está en deuda.

Tomó á gana de broma D. Rodrigo lo que su hermano le decía, pero no le negó el relato de su historia, quizás como venganza de lo que con él se había hecho, porque lo recargó de tristezas y lo aminoró de venturas. Con todo, le entusiasmaban sus recuerdos, y como su condición era de muy leal, confesaba con la relación de cada triunfo, por pequeño que fuese, que todos sus sinsabores para lograrlo dávalos por bien sufridos, porque así como fué de dificultosa la empresa fué de agradable la conquista.

—Esta es mi historia—dijo á la conclusión.—Esta es mi historia, en la que, como ves, abundan los disgustos y los deseos y escasean las alegrías; y para que mis penas queden más en relieve, cuéntame ahora la tuya, que, á juzgar por la paz que cualquiera en ti nota, debe ser el reverso de la medalla.

—¡Y cómo si lo es!—dijo entonces el otro.—Págame con los brazos lo mucho que me debes, puesto que te libré de mi martirio, que, como sin pedirlos viniéronse todos los gustos á mi mano, nunca tuve deseos; y así como el alimento sobrado produce náuseas, así el placer que se otorga cuando ni siquiera se solicita, más bien que deleitar abruma; porque, aunque se afirme lo contrario, lo que abunda daña.

Luis CALVO REVILLA

EL OSO GRIS

(EPISODIO HISTÓRICO)

HAN transcurrido más de treinta años y todavía me impresionan dolorosamente el recuerdo. Salíamos de clase de matemáticas, que explicaba el capitán más simpático del colegio: el que después hemos visto de príncipe de la milicia era tan docto como campechano y salpimentaba los binomios y logaritmos con chascarrillos y epigramas.

En uno de esos revuelos que se forjan a la salida del aula, cuando las gorras y los textos suben por los aires, Leopoldo fué copado por un oficial de servicio al incurrir en una de sus increíbles calaveradas.

El oficial mandó arrestado a la prevención. ¡Nunca lo hubiera hecho!

Leopoldo era para mí como un hermano. ¡Qué impresión tan penosa produjo en mi alma la entrada en el colegio militar! Mi padre me había estrechado contra su corazón, ceñudo y grave, como hombre de guerra, habituado a vencer hasta el dolor... Caía la tarde, y para que todo en aquel viejo y novelesco edificio tuviera las apariencias de una cárcel, cuando salió sin volver el rostro, oí rechinar el pesado rastrillo. Entonces me consideré solo, turbado por la vaga inquietud y la sorpresa de verme sujeto a una cadena irredimible: tenía que ser hombre a los catorce años de edad.

Me encontré en una sala estrecha y larga, con unas miséras camas puestas en fila a estilo de hospital. Al lado de cada uno de aquellos lechos había una papelera de estudio, abigarrada, de dos cuerpos. No era flojo el vocerío que armaban cien chicuelos poco más ó menos de mi edad, hablando todos á gritos y á un tiempo.

Sofocaban mi corazón, agolpándose en oleadas, los recuerdos de mi infancia y aquellos besos de mi madre empapados con lágrimas, que yo había olvidado en las alegrías del camino, por la mansedumbre de las impresiones del paisaje, el cascabeleo y la tralla de la diligencia, el caserío terroso, despararramado en el horizonte; dormido algunas veces por la copla del mayoral y soñando con clarines y banderas; aquellos besos los sentía liquidarse en mis ojos aumentando el propio caudal de ellos.

Un sargento (un galonista era el nombre corriente) había gritado con esa dureza cuartelera que á nadie ofende: ¡Listos, á formar! Los cadetes habían corrido á la fila, y confieso, como si ahora tuviera que morir, que yo nada había oído.

El sargento, asestándose un zapazo, me hizo dar media vuelta, y después me sacudió una tremenda bofetada. No olvidaré nunca su nombre: se llamaba Poyatos. Me lancé brutalmente sobre él, herido de locura y en ese honor que maman los hijos de militares, ciego y frenético. Era mucho más alto y más recio que yo, y por dos veces le hice rodar en el suelo. Los cadetes, según luego supe, permanecieron cuadrados, atónitos, inmóviles. Cuando, ebrio por la afrenta y acaso por la rabia, se levantó por segunda vez, encontré cara á cara con un teniente que le dijo con voz áspera é irónica:

—¡Mande usted desfilas, si puede!

El cuarto del oficial de servicio hallábase situado en un extremo del dormitorio, y en el mismo instante en que salía para colocarse al frente de la *tercera*, pudo presenciar el lance extraordinario que ahora, al cabo de tantos años, me hace sonreír, por tratarse de dos adolescentes.

Todos cuantos hayan pertenecido á un colegio del ejército comprenderán lo grave del suceso, pues no hay cosa que levante allí mayor polvareda y escándalo que el hecho de rebelarse un *novato* contra la autoridad que por ley de la costumbre disfruta el alumno antiguo.

Cuando, embutido más bien que formado en fila, atravesé los claustros, sostenidos por gruesas columnas de piedra en las que habían grabado su número ó su nombre promociones enteras, comprendí por la actitud de mis compañeros que era para todos ellos un apestado. Después de cruzar un puente cubierto y dos ó tres patios mal alumbrados por farolillos agonizantes, tomé asiento en el comedor, hasta que el toque de corneta nos obligó á formar y á volver á nuestros dormitorios.

Rotas las filas, de nuevo permanecí aislado entre murmuraciones y miradas recelosas... Entonces, y en presencia de todos, Leopoldo se acercó á mí silenciosamente y me tendió la mano. Y desde aquel momento fuimos inseparables.

Me ha sido necesario referir este hecho, origen de nuestro fraternal cariño, para que no resulte inverosímil mi relato.

A los pocos meses, Leopoldo había conquistado en el colegio militar una celebridad funesta, y para algunos envidiable. Por peligrosa que fuera, no había travesura que no realizara aquel chicuelo de grandes alientos. Agarrado á una cuerda flotante, se balanceaba en un verdadero abismo, para huir todas las noches por las altas ventanas del comedor que caían sobre el rugiente y revuelto Tajo, ó atravesaba sereno y disfrazado de cura el portalón del cuerpo de guardia y respondía con la mayor urbanidad al saludo del centinela. Trocaba los hábitos en una casa de los arrabales de la histórica ciudad por un dominó y corría á los bailes de máscaras para embromar á los oficiales del colegio con los incidentes frescos aún de las clases; y nadie aventajó su artificio para hacer un muñeco y acostarlo en su propia cama, eludiendo por semejante superchería el que la ronda advirtiera

el vacío, cuando farol en ristre cruzaba dos ó tres veces durante la noche por los dormitorios.

Entre sus diabluras más cómicas y celebradas recuerdo la siguiente: Una tarde, mientras comían en sus cuartos los oficiales, Leopoldo confeccionó rápidamente un monigote con prendas de uniforme desechadas: un pantalón, un levitín y una gorra. Cuando hubo concluido el tocado del maniquí, llamó furtivamente en el cuarto del oficial, huyendo después. Abrió éste la puerta, y no viendo á nadie detrás de ella, pero sí á los alumnos, al otro extremo de la sala, con muchas risas, comprendió el bromazo y volvió á cerrar... Nueva llamada, nueva salida y nuevo risoteo. Leopoldo dejó entonces transcurrir algunos instantes, avanzó otra vez de puntillas con el monigote en brazos y lo puso recostado en la pared, junto á la puerta. Después volvió á llamar y á correr hasta el grupo de sus compañeros. El indignado subalterno, que debía hallarse prevenido, sale como una centella, agarra el monigote por un brazo y grita furioso:—¡Ah, bribón, ya has caído!

El célebre novelista León Gozlan, pintando el desplome de un herido de muerte en desafío, ha dicho que caía como un saco cuando le sueltan. Ante aquella escena pudo decirse entonces que el saco había caído como un muerto á quien se deja de sostener...

El oficial dió un salto. Los cadetes lanzaron una rechifla infernal y el pobre subalterno, medio corrido, mandó formar la compañía.

Pues por este y otros discursos del mismo linaje nadie le llamaba por su nombre á secas: todo el mundo le conocía por el célebre Leopoldo.

* *

Para el servicio del cuarto de la prevención había un soldadote de la provincia de Murcia, si mal no recuerdo; hombre de gigantesca corpulencia, áspero y grosero, á quien llamaban los cadetes el *Oso gris*, y por todos vivía odiado á causa de la mucha rudeza y desabrimiento con que trataba á cuantos sufrían algunas horas de castigo en el lóbrego calabozo.

Corría á cargo del *Oso gris* la incumbencia de llevar y traer desde la compañía á la prevención las mantas de los cadetes cuando el arresto se prolongaba toda la noche; servirles la comida, por supuesto, sin principio ni postre; ejercer la vigilancia y acudir á la limpieza de la aflictiva morada. A las pocas horas de su ingreso en la prevención, Leopoldo tuvo que sufrir los desplantes y bravatas del soldado; cruzáronse palabrotas agresivas por ambas partes, el niño no pudo hacerse respetar del gigante, mediaron amenazas, cegó de ira el ordenanza y el cadete fué abofeteado. Si bien Leopoldo era un muchacho de valor ardiente, gimieron sus quince años bajo los claveteados zapatos del atlético ordenanza, y magullado, rendido, trémulo de vergüenza y febril, tuvo ocasión de verle pocas horas después, cuando fué puesto en libertad. Rozóme por Dios que no revelara su afrenta á nadie, mientras que hacía desaparecer sus ropas y su pañuelo ensangrentados.

Como aquel hecho insólito y brutal se había desarrollado en silencio y sin testigos, me pareció prudente el consejo de Leopoldo; y no dejó para mí de ser motivo de alarma cuando en los días siguientes y en las horas de recreo lo veía ensimismado y cauteloso como Hamlet huir de todos sus compañeros.

Dos semanas después recibióse, con júbilo ruidoso, la orden para asistir á un simulacro. Corrimos con entusiasmo á los armeros. No había fusil señalado para nadie, pero todos cogíamos siempre el mismo. El amor á las armas fingía su símbolo en el *chopo*, como llamábamos al fusil... Vibró la corneta, resonaron las voces de mando estremecedoras de pasión, centellearon las espadas de los oficiales, sonó la marcha real, surgió la bandera como una aparición bajo el arco del patio, risueña de colores y promesas, el entusiasmo ensangrentó nuestros ojos y salimos cantando mentalmente con el fusil al hombro por aquellas mal empedradas callejuelas de la ciudad legendaria. Y aunque juzgue como una irreverencia, diré que la gloriosa bandera era el *higuita* para sus tiernos amparadores, porque cuando flameaban sus rojas corbatas creíamos ver otras tantas fajas de general colgadas allí exclusivamente para nosotros.

Todos los años, al terminar los ejercicios del tiro al blanco, organizaban los jefes una de esas batallas de mentirijillas. Aquella tarde, el batallón de ordenanzas, que, como siempre, representaba el enemigo, defendía unos parapetos provisionales construidos en la planicie de un cerro. Una mitad del batallón de cadetes avanzaba á la carrera para tomar las alturas y una nube de humo envolvía las trincheras, que retumbaban con el estruendo de las descargas. Elevóse la columna de humo impelida por el viento, como una mutación de teatro, y apareció al frente de nosotros, clara y distinta, una línea de soldados. Entonces Leopoldo me gritó al oído:

—¡Míralo! ¡El *Oso gris*! ¡Allí está!

La figura gigantesca del murciano se destacaba briosa por encima de las cabezas de los demás infantes.

¡Fuego!—gritó á nuestra espalda el capitán.

Una descarga cerrada de los cadetes estremeció los aires, y el *Oso gris* cayó por la pendiente, rebotando hasta el pie de la cuesta. Había muerto de un balazo en el corazón.

Primero, detrás del batallón de ordenanzas; después, á nuestro lado, las cornetas dieron la señal de alto el fuego.

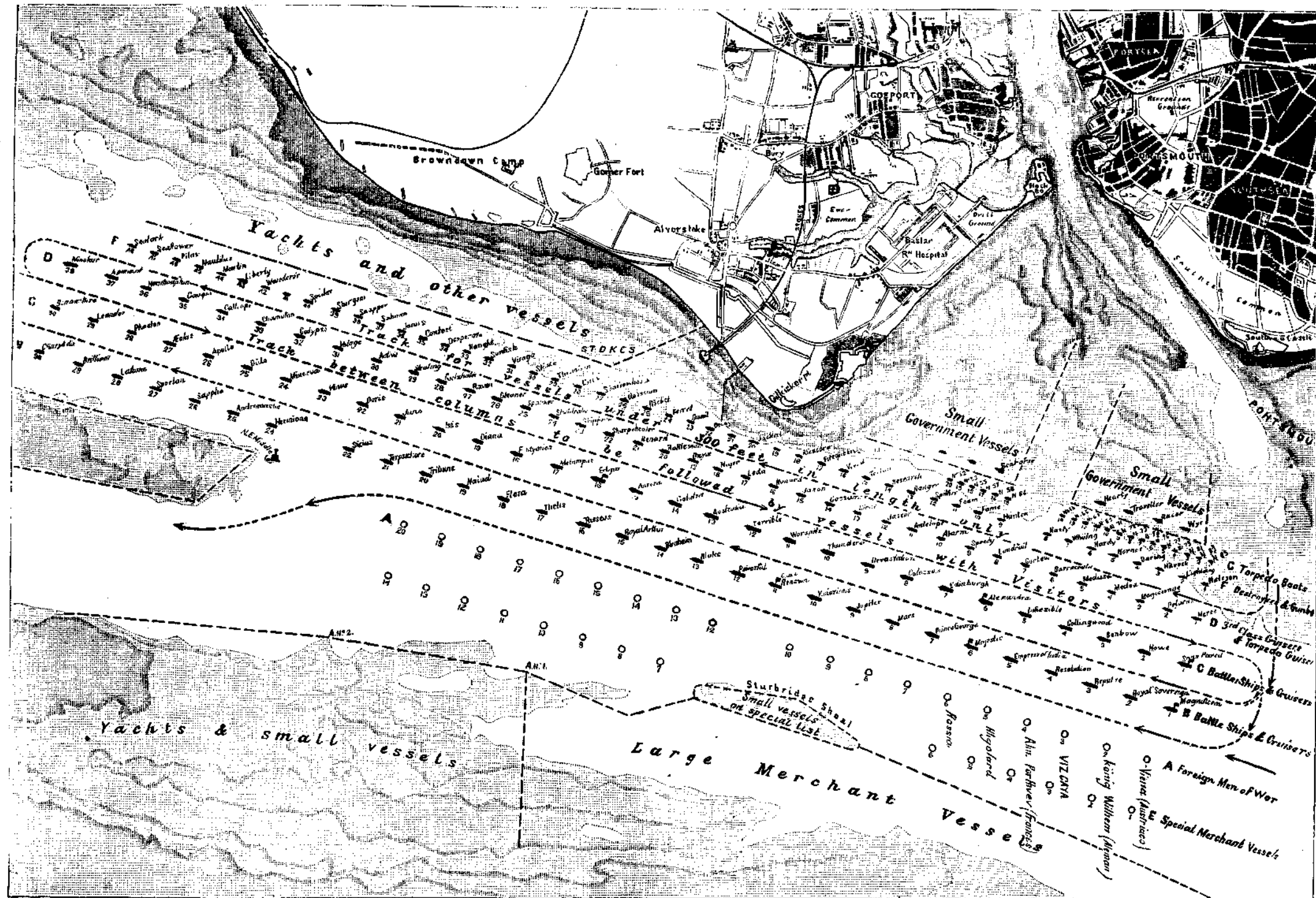
Atribuyóse la desgracia á un descuido del parque ó de los almacenes. Algún cartucho con bala se había deslizado ó confundido en cualquier paquete... ¡Lamentable fatalidad!... En la orden general se dispuso al otro día el reconocimiento de las municiones.

Hace muy pocos años recibí la noticia de la muerte heroica de Leopoldo, acaecida en una brillante acción de guerra y á la cabeza de su regimiento.

Y hé aquí la circunstancia que disculpa la revelación del sangriento episodio.

Roque J. YZAGUIRRE.

POSICION (DE LOS BUQUES EN LA REVISTA NAVAL DE SPITHEAD (26 de Junio de 1897).



EL MUNDO NAVAL ILUSTRADO

REPRODUCCIÓN EXACTA Y REDUCIDA DEL PLANO PUBLICADO POR EL ALMIRANTAZGO INGLÉS



BARÓMETRO DE LA SANGUIJUELA



RESOLVIENDO papeles antiguos, desenterramos una amarillenta y curiosa hoja que muy bien pudiera servir de continuación á las *Aluluyas meteorológicas* que EL MUNDO NAVAL ILUSTRADO ha insertado en uno de sus últimos números.

No es ésta la primera vez que fijamos la atención en el mismo curioso escrito que vamos á dar á conocer.

Conservamos el recuerdo de que hace muchos años, y hallándonos embarcados en la corbeta *Villa de Bilbao*, hubimos de recurrir al auxilio del practicante de á bordo para que, ejerciendo de *instrumentista*, como el más indicado de los tripulantes, nos preparase un barómetro con arreglo á las instrucciones del manuscrito que tenemos á la vista y, aprisionada la sanguijuela en tarro de cristal mediado de agua, constituyó durante algunos meses un extracomponente de la colección de aparatos meteorológicos de que el buque, á la sazón escuela de guardias marinas, disponía.

Sin atrevernos á recomendar entera fe á sus indicaciones, si tenemos presente que en medio de las felices ocurrencias y buen humor á que servía de pretexto el *barómetro animado* en aquella alegre cámara de oficiales, todos jóvenes, más de una vez nos admiró la concordancia de los movimientos y posiciones del animalito con las alteraciones atmosféricas, coincidencias ó analogías que sin duda llegó á sorprender en tiempos ya remotos (á juzgar por la antigüedad del original) á alguno de los representantes de la ya casi extinguida clase del gremio de sangradores, á fuerza de esperar el aviso de los clientes, en plácida contemplación del tarro colgado como distintivo de venta del viviente específico á la puerta de las barberías de aquella remota época.

Y como no han de ser ciertamente razones económicas, hoy tan en boga, ni de dificultosa ejecución, las que invoquen los aficionados á la meteorología popular para desistir del experimento, en busca de resultados en competencia, quién sabe si ventajosos, con los conocidos *Stormy-glass*, ponemos á continuación la copia de la escala de lectura á que el observador ha de atenerse:

1. Si á la sanguijuela vieres en la embocadura puesta, á muy poco observarás que el agua á nieve se acerca.
2. Si fuera del agua está formando una media luna, ó clavada en el cristal, es tempestad muy segura.
3. Si de este modo la vieres con continuo movimiento, truenos, tempestad y rayos se tendrán en breve tiempo.
4. Si á la superficie está del agua, como al salir, pronostica con certeza que revuelto ha de venir.
5. Si se mueve lentamente sin sitio determinado, nieves con viento señala el barómetro animado.
6. Si corriere con violencia precipitado el insecto, es señal de vientos fuertes en parando el movimiento.
7. Si se pusiere en el fondo formando línea espiral, el tiempo sereno y claro el observador verá.
8. Si encogida allí se viere habrá tiempo claro y frío al que seguirán escarchas, y esto todo pide abrigo.
9. Si notares que algún tiempo se mantiene con firmeza en esta postura fija, fríos habrá con certeza.

En invierno se le muda el agua á la sanguijuela cada ocho días y en verano cada tres.

Es copia.

EL MARQUÉS DE ARELLANO

ANÉGDOTAS Y GHISETES HISTÓRICOS

Brindis oportuno.

Encontrándose estacionada en Fernando Poo la goleta *Constancia*, fué á relevarla la *Prosperidad*, y en el banquete de despedida que celebraron ambas oficialidades en Santa Isabel, el día anterior al en que debía abandonar aquellas aguas la primera, con rumbo á la Península, uno de los comensales apuró una copa diciendo:

—Señores, brindo por la prosperidad de la *Constancia* y la constancia de la *Prosperidad*.

Frases que no era un mero juego de palabras, sino tanto más oportuna cuanto la *Constancia* iba á emprender un viaje penoso, y la buena armonía futura en la *Prosperidad*, tan difícil de conseguir cuando se lleva algún tiempo en esas soledades, dependía de la «constancia» en sostenerse cada cual dentro de sus atribuciones é intereses propios, sin rebasar aquéllas ni inmiscuirse en asuntos ajenos.

Un pescado azul.

Por una de las principales calles de Málaga iba correctamente vestido de uniforme un marinero de guerra, cuando se presentó en la misma acera y en dirección contraria una buena moza de esas de pañolón de merino y amplia falda de percal almidonado.

Verla el muchacho y detenerse con ánimo de dedicarle cuatro piropos, fué todo uno; pero, al inclinarse para dirigirle la palabra, él, que no contaba con el remolino que iba haciendo aquella mujer con la cola del vestido, teme pisarle y, por tratar de evitarlo (que no lo evitó), dió un traspié que por poco se estrella:

—*Comare, ¿ma querlo usté echar la terralla?*—dijo algo abochornado el Tenorio.

—*¡Yo!*—contestó la individua despreciativamente y mirándole de alto abajo sin detenerse.—*¡A mí no me gusta er pescac azul!*

Chulada madrileña.

Paseaba un día de toros por la calle de Alcalá, en Madrid, un distinguido jefe de la Armada, en traje de paisano, correctamente vestido, con sombrero de copa y levita (que entonces se llevaban de faldones muy largos), cuando acertaron á pasar por la misma acera, con aire de fiesta, dos mozas de los barrios bajos.

El señor á quien nos referimos, que es andaluz de pura sangre y no puede admirar en silencio los derroches de perfección humana de que hace alarde á veces la Providencia, les dijo tres ó cuatro piropos con mucha gracia y oportunidad, que ambas cosas posee en alto grado.

De lo que está escaso (y tengo que sacarlo á colación para mi cuento, aunque poco amigo de pregonar defectos ajenos) es de piernas, tanto, que aquella tarde apenas le asomaban los pies por bajo de la levita.

Las mujeres, que no habían reparado en el sujeto, se fijaron en él, y una de ellas, chocándole sin duda su desproporción, dijo sonriendo-se irónicamente:

—*¡El demonio del señorito!... ¡Si parece que va andando de rodillas!... ¡Levántese usted, hombre, que ya está usted perdonao!*

R. DE LA GUARDIA

Rectificación oportuna.

M. C., fundador de uno de los más leídos semanarios festivos de la corte, hace ya años que ha fijado su residencia en la ciudad del Turia.

Aunque dedicado á ocupaciones muy ajenas á la literatura, conserva el recuerdo de sus buenos tiempos de autor cómico, y tiene lo que vulgarmente se llama golpes de gracia.

Conversaba una noche con varios amigos en la plaza de la Reina, y uno de ellos, que había contado con todos sus pelos y señales un suceso que era por entonces la comidilla de Valencia, terminó diciendo:

—*Relata ferro.*

Y M. C. exclamó inmediatamente:

—*¡Desperta, réfero!*

Error de bulto.

Cuéntase que el famoso doctor Pourchet estaba satisfechísimo de haber inventado un maravilloso instrumento, el aeróscopo, por medio del cual se comprometía á analizar una cantidad determinada de aire, descubriendo sus más impenetrables misterios, la más ínfima partícula orgánica ó inorgánica que contuviese.

Por entonces uno de sus colegas de Lyon le envió una botella y una carta.

La carta decía:

«Querido amigo: Os envío aire que acabo de recoger en mi gabinete. Haced su análisis y decidme después quién ha salido de mi casa hace poco.»

El doctor Pourchet sonrió y puso manos á la obra, encontrando en el aire que se le enviaba: primero, polvos de arroz; segundo, seda; tercero, armiños.

El doctor Pourchet no vaciló para contestar lo que sigue:

«La persona que salía de vuestra casa cuando recogisteis el aire era una mujer á la moda, coqueta y rica.»

A lo cual contestó el médico lyonés:

«Nada de eso: era un obispo.»

R. BLANCO

MISCELÁNEA

LOS TRIPULANTES EXTRANJEROS EN LA MARINA INGLESA

Hace poco se preocupó la Cámara de los Comunes de la proporción de los marinos extranjeros empleados en la Marina mercante inglesa y el peligro que esto constituye bajo el punto de vista de la reserva naval. Está probado que los armadores ingleses dan la preferencia á los marinos extranjeros, y muy á menudo emplean lascars. Los extranjeros son más dóciles y no están sujetos á la tiranía de los sindicatos.

La última estadística del Board-of-Trade da 18 extranjeros por 100 ingleses en los buques de mar solamente, sin contar 28.000 lascars ó asiáticos; de manera que en la Marina mercante sirven 380.074 ingleses, 32.335 extranjeros y 28.000 lascars.

Esta proporción de un extranjero por cinco ingleses no es muy exorbitante considerando el enorme material flotante de la Marina inglesa en el comercio internacional. Hay muchos buques ingleses que hacen el tráfico entre dos puertos extranjeros, y, por consiguiente, les resulta más ventajoso tomar por tripulantes marinos de la localidad. La Marina inglesa consta de 11.329 buques, que representan 13.359.026 toneladas, lo que constituye más de la mitad del tonelaje colectivo de todas las demás Marinas reunidas; así es que los Capitanes tienen que tomar tripulantes en cualquier parte.

En el comercio de los Estados Unidos, la parte del pabellón inglés entra por un 52,3 por 100. En el movimiento marítimo de Francia, el pabellón inglés entra por un 46,9 por 100. En Alemania la bandera inglesa figura aún con un 38 por 100; en Italia con un 44 por 100; en Rusia, con un 72,9 por 100; en Holanda, una mitad de los buques que entran en sus puertos son ingleses; lo mismo en Portugal; pero en Suecia y Noruega la proporción de los buques ingleses sólo es de 1 á 5.

Es más fácil construir buques que formar tripulaciones, y en Inglaterra se construyen más de los primeros que fórmanse las segundas. Además, hay que tener en cuenta los muchos marinos ingleses que sirven en buques extranjeros. En muchas Marinas todo el personal de máquina es inglés. En España aún tenemos muchos ingleses en nuestros buques de vapor.

Pero de todas maneras, continuando Inglaterra desarrollando sus Marinas de guerra y mercante, se verá obligada á admitir el sistema de la inscripción marítima que tan buenos resultados da en Francia y dió también en España, con el nombre de *matrícula de mar*.

LA VELOCIDAD DE LAS OLAS

Un ingeniero hidrógrafo inglés, el doctor Schott, ha publicado recientemente las observaciones que ha hecho sobre la velocidad de las olas del Océano.

Cuando reina ventolina, esta velocidad es de 7,50 metros por segundo de tiempo; si la brisa se acentúa más, la ola corre de 10 á 12 metros en un segundo, y con viento fresco, alcanza una velocidad de 15 á 18 metros.

El ingeniero Schott ha calculado que, durante un temporal que pasó en alta mar, las olas tenían una velocidad de 24 metros, lo que representa un recorrido de 86 kilómetros por hora; se sucedían en intervalos de 15 segundos, y su distancia entre sí era de 362 metros.

Se citan algunos casos (tempestades muy violentas ó ciclones) en que la velocidad de las olas era de 96 kilómetros por hora; y en el Pacífico, después de un terremoto, se observó que la velocidad de traslación dada á la superficie del mar alcanzó 577 kilómetros por hora.

LA PRIMERA CASA NAVIERA DE BUQUES VELEROS

Mientras en la pobre España es creencia admitida como artículo de fe que la Marina velera está dando las boqueadas, como vulgarmente se dice, en el extranjero se construyen grandes fragatas de cuatro paños que compiten con los vapores en el flete de ciertas mercancías. Sin disputa, va al frente de las casas navieras de buques veleros la firma Bordes et fils, de París-Dunkerque, que posee 41 clippers, todos de hierro ó acero, sumando juntos 81.464 toneladas, y podrían transportar 120.680 toneladas de peso. Los once buques más modernos todos son de acero y mayores de 3.000 toneladas. El *France* lleva cinco paños y mide 5.910 toneladas; el *Nord* es de 5.150 toneladas, el *Marthe* es de 4.370 y el *Cap Horn* es de 4.510.

EL ARCA DE NOÉ

Según la Escritura, el arca construida por Noé tenía 300 codos de largo, 50 de ancho y 30 de alto.

El codo de que habla Moisés debía ser el que en su tiempo se usaba en Egipto, cuyo modelo se encontró por Chausseilles esculpido en una pirámide, y equivale á 20 pulgadas y 6 líneas de París; el arca tenía, pues, según *La Marina Española*:

Eslora, 512 pies, 6 pulgadas.

Manga, 83, 3.

Puntal, 51, 3.

Suponiendo que el espesor de sus costados fuese un codo, resulta que la capacidad de ésta era de 1.781.377 pies cúbicos, y señalándole 42 de éstos por tonelada, sería el arqueo de 42.413.

No alcanza tales dimensiones la gran basilica de San Pedro, en Roma.

EFFECTIVO DE LAS MARINAS EXTRANJERAS

Á partir de 1886, Inglaterra, Alemania, Estados Unidos, Italia y los Países Bajos doblaron, ó poco menos, su flota de vapor. De 6.630 barcos de esta clase, con un tonelaje de 3.961.746 unidades

en la fecha citada, alcanza la Gran Bretaña en 1895 la cifra de 8.356 vapores, con 6.116.384 toneladas, y en 1896 la de 12.335 barcos y toneladas 2.843.330.

En Alemania y en el mismo período el número de vapores pasa de 694 (453.914 toneladas) á 1.068 (879.939 toneladas), sumando su flota de vela 3.327 barcos en 1886 y 2.524 en 1896.

Respecto á los Estados Unidos, el tonelaje de los vapores ascendió de 1.522.984 unidades á 2.212.801 y el de los veleros de 2.210.203 á 2.423.159.

Italia acusa un aumento de tonelaje de 144.328 unidades á 220.508 en los vapores y en cambio los barcos de vela ascienden de 801.349 á 555.596.

El Japón, cuyo desarrollo comercial es importante estudiar, ha acrecido su flota considerablemente. Hoy posee 1.467 buques mercantes con 212.925 toneladas, figurando en esa cifra por 167.414 los buques de vapor.

LA TRANSPARENCIA DEL AGUA DEL MAR

El problema que se contrae á la transparencia del agua del mar á distintas profundidades es objeto de numerosas investigaciones, que aunque no todas reconocen por origen el mismo propósito, tienden en último término á la obtención de resultados que á todos benefician. Interesa, por ejemplo, á la realización de los buques submarinos, entre cuyas condiciones es importante vencer la dificultad que presenta la oscuridad más ó menos intensa en la que se encuentra el submarino al sumergirse.

Es indispensable vencer la niebla de densidad variable en que viven los tripulantes del buque para prestar á las evoluciones de éste una certeza conveniente y que aleje peligros.

Para reconocer la transparencia del agua la fotografía presta ya á los buzos aparatos por demás convenientes.

Placas fotográficas se descienden á distintas profundidades, encerradas en un estuche, por decirlo así, completamente estanco: por medio de mecanismos internos se expone la placa durante un tiempo determinado á la acción de la luz que exista á la profundidad, y por otro mecanismo idéntico se cierra automáticamente el aparato que contiene la placa, retirando el conjunto del mar.

Por el estado del cliché se juzga la influencia é intensidad de la luz que ha operado sobre la placa, y de esta suerte se ha determinado ya que la luz del día penetra en el mar hasta la profundidad de quinientos metros.

EXPLICACIÓN DE LOS GRABADOS

EL GARIBALDI, CRUCERO ACORAZADO DE LA REPÚBLICA ARGENTINA.—Es el tipo más perfecto de esta clase de buques de combate. En España se conoce mucho con motivo de las discusiones que originó en el Parlamento. Díjose que nos pedían veintidós millones de pesetas, cuando el Gobierno italiano lo había contratado por no más que doce millones de liras. Y era verdad, pero con la cláusula; ignorada aquí por todos, que en el precio convenido no se comprendían *las planchas del blindaje, la poderosa artillería, ni otros muchos componentes que debían ser entregados por la Real Marina italiana*.

Así es que aquel Gobierno, aunque había contratado el buque en doce millones de liras, hubiera tenido que gastar otros diez. Las condiciones del *Garibaldi*, igual á nuestro *Cristóbal Colón*, son las siguientes: desplazamiento, 6.840 toneladas; eslora, 100 metros; manga, 18 metros; puntal, 7 metros; fuerza de caballos, 13.000; velocidad, 20 millas; radio de acción, 8.300. La artillería se compone de 2 cañones de 24 cm., 10 de 15, 6 de 12, etc. Su blindaje, que pesa 2.000 toneladas, es de acero níquelado y de gran resistencia, y, sobre todo, hállase repartido sabiamente para proteger las partes esenciales del buque y á la tripulación, que es lo más esencial.

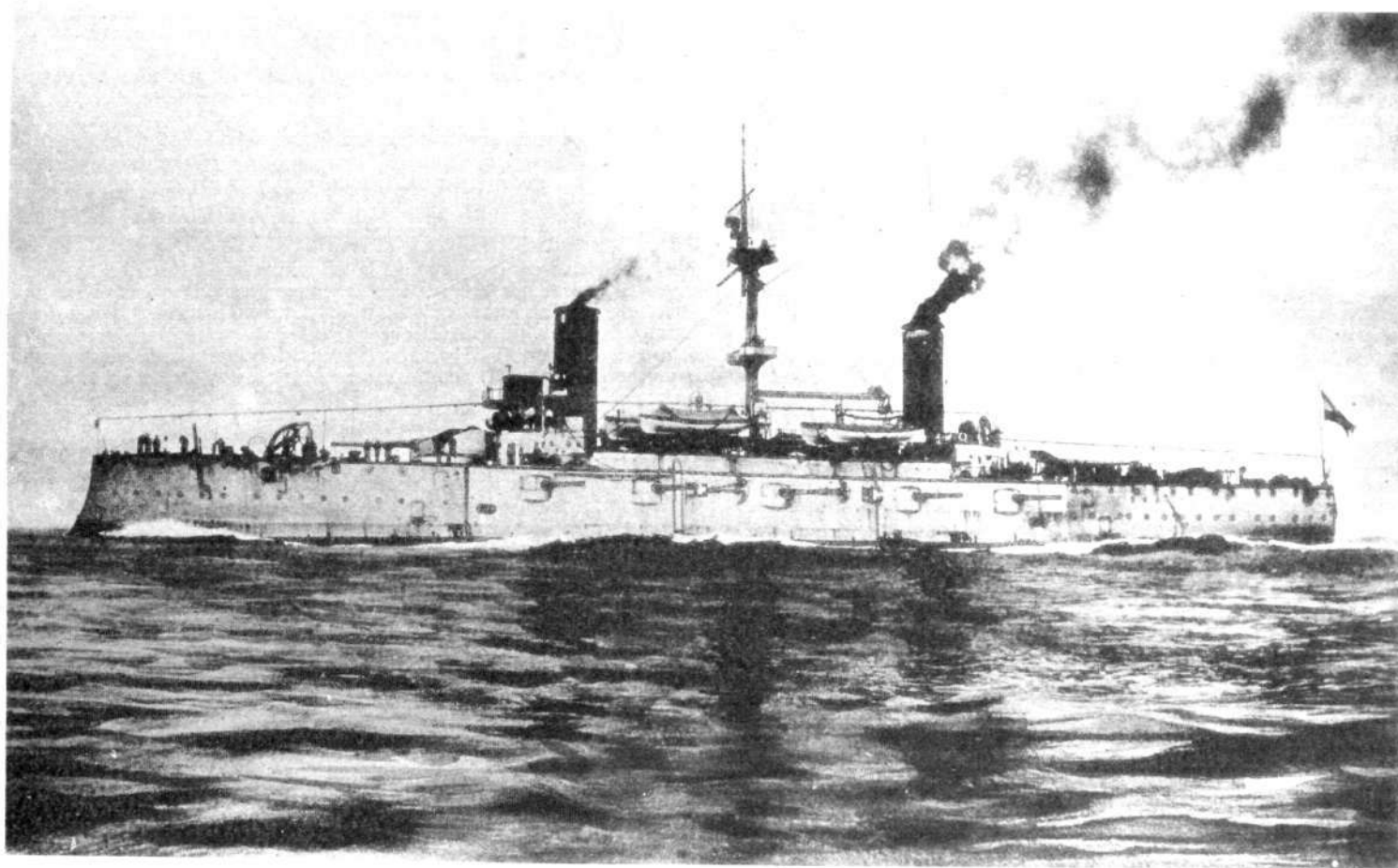
EL CRUCERO RÍO DE LA PLATA.—El buque de este nombre, cuya reproducción damos en el texto (gracias á una preciosa acuarela que debemos á nuestro querido amigo y pintor distinguidísimo el Teniente de Navío D. Diego Casals), es producto de la patriótica suscripción realizada en las Repúblicas Argentina y del Uruguay por los españoles que residen en ellas. Reunidos los millones que importa la construcción del buque, fueron enviados al Sr. Ministro de Marina con amplios poderes para que éste ordenara cuanto considerase oportuno al objeto de que respondiera la ejecución en su más alto grado á los propósitos de los donantes. El Sr. Ministro estudió los planos y todas las condiciones del buque en proyecto é introdujo en él reformas que lo mejoraban mucho, mandándolo construir en los talleres de Forges et Chantiers.

Las dimensiones principales del buque son: 75 metros de eslora, 11 de manga, 7 de puntal. Su fuerza motriz, de 3.600 caballos; su desplazamiento, de 1.750 toneladas. Probablemente su artillería se compondrá de 2 cañones de 15 centímetros González Hontoria, 4 de 12 id., 6 de 57 milímetros y varios pequeños.

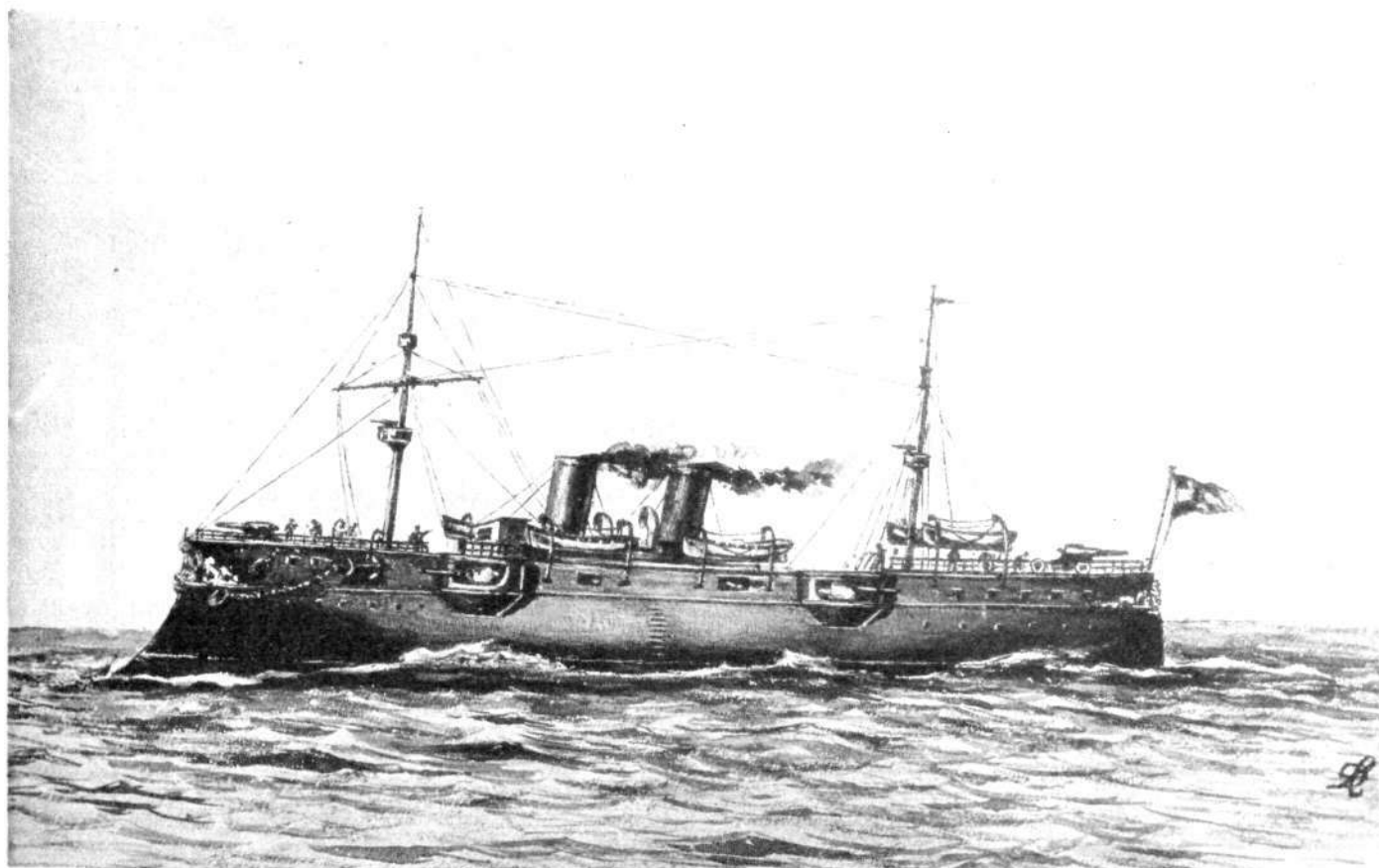
El emplazamiento de los cañones de 12 centímetros estará construido sobre planchas de 7 milímetros, convenientemente reforzadas; el de los cañones de 15 centímetros será igualmente reforzado. Llevará compartimentos estancos, dobles fondos, cubierta protectora y algún blindaje en el puente y otros sitios. Tendrá un considerable radio de acción y una excelente marcha.

NO SE DEVUELVEN LOS ORIGINALES

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



EL GARIBALDI, CRUCERO ACORAZADO DE LA REPÚBLICA ARGENTINA.



EL RÍO DE LA PLATA, CRUCERO REGALADO POR ESPAÑOLES RESIDENTES EN SUR DE AMÉRICA.

(DIBUJO DE D. DIEGO CASALS.)



Generadores Belleville

PRIMEROS ESTUDIOS EN 1849

Gran Premio 1889

1896, ÚLTIMOS MODELOS PRIVILEGIADOS (S. G. D. G.)

INSTALACIONES EN BUQUES DE ALTO BORDO

MARINA MILITAR FRANCESA

Caballos.

J. ilán	Explorador de escuadra	4.000
Voltigeur	Aviso	1.000
Hirondelle	Explorador de escuadra	2.100
Crocodile	Cañonero	450
Actif	Aviso	450
Amiral-Rigault-de-Genouilly	Crucero	2.100
Alger	Idem	8.000
Latouche-Treville	Idem blindado	7.400
Chanzy	Idem id.	7.400
Amiral-Charner	Idem id.	7.400
Abercrombie	Remolcador	170
Caudan	Aviso	600
Leger	Idem torpedero	2.200
Levrier	Idem id.	2.200
Brennus	Acorazado de escuadra	14.000
Amiral-Trehouart	Guardacosta acorazado	7.500
Bruix	Crucero acorazado	8.800
Eugeaud	Idem id.	9.000
Descartes	Idem	8.500
Bouvet	Acorazado de escuadra	14.000
Pothuau	Crucero	10.000
Pascal	Idem	8.500
Galilée	Idem	6.600
Catinat	Idem	9.000
Charlemagne	Acorazado de escuadra	14.500
Lavoisier	Crucero	6.600
Gaulois	Acorazado de escuadra	14.500
Saint-Louis	Idem id.	14.500
Protet	Crucero	9.000
Hoche	Acorazado de escuadra	12.000

COMPañIA DE LOS CAMINOS DE HIERRO DEL OESTE

(Servicio de Dieppe a New-Haven.)

Tamise	Vapor a gran velocidad	4.500
Manche	Idem id.	4.500

MENSAJERÍAS MARÍTIMAS

Orlégal	Transporte	1.800
Sindh	Vapor correo	2.400
Australien	Idem id.	7.000
Polynésien	Idem id.	7.000
Armand-Behic	Idem id.	7.000
Ville-de-la-Croix	Idem id.	7.000
Ernest-Simons	Idem id.	6.000
Chili	Idem id.	6.000
Cordillere	Idem id.	6.000
Laos	Idem id.	6.000
Indus	Idem id.	6.000
Paquebot n.º 112	Idem id.	6.000

MARINA RUSA

Mimine	Fragata acorazada	6.000
Grozniastchy	Cañonero	2.000
Marevo	Yacht imperial	200
Strela	Idem id.	1.600

Gremiaschy	Cañonero	2.500
Oteajni	Idem	2.500
Tzarevna	Yacht imperial	800
Standard	Idem id.	15.000
Rossia	Crucero	14.500
Scetlana	Idem	7.500
Verny	Navio-escuela	700
Kherson	Buque de la flota voluntaria	12.500
Duna	Crucero	11.000
Pullada	Idem	11.000
Bakan	Buque transporte de torpedos	1.000
Gilach	Cañonero	1.000
Moskva	Buque de la flota voluntaria	15.500

MARINA REAL INGLESA

Sharpshooter	Contra-torpedero	3.500
Powerful	Crucero	25.000
Terrible	Idem	25.000
Gladiator	Idem	10.000
Arrogant	Idem	10.000
Furious	Idem	10.000
Vindictive	Idem	10.000
Hermes	Idem	10.000
Highflyer	Idem	10.000
Hyacinth	Idem	10.000
Niobe	Idem	16.500
Diadem	Idem	16.500
Andromeda	Idem	16.500
Europa	Idem	16.500
Argonaut	Idem	18.000
Ariadne	Idem	18.000
Amphitrite	Idem	18.000
Spartiate	Idem	18.000
Canopus	Acorazado	13.500
Glory	Idem	13.500
Goliath	Idem	13.500
Albion	Idem	13.500
Ocean	Idem	13.500

MARINA JAPONESA

Chiyoda	Crucero	5.700
X***	Acorazado	14.500

MARINA CHILENA

Almirante O'Higgins	Crucero	16.000
Almirante Lynch	Contratorpedero	4.500

MARINA AUSTRIACA

Buda-Pest	Crucero	8.500
X***	Idem	12.500

MARINA ITALIANA

Garibaldi	Crucero	8.500
-----------	---------	-------

ESTADOS UNIDOS DE AMÉRICA

Northern Steamship Company; North-West y North-Land, vapores de 7.000 caballos cada uno.

YACHTS: SHEARWATER, CORYELL, WILD-DUCK Y SULTANA

Caballos alimentarios y reguladores detendores BELLEVILLE—Compresores de aire.—Condensadores.

Destiladores autónomos. Ventiladores.

Dirección telegráfica: BELLEVILLE ST. DENIS-SUR-SEINE.

Envío franco de informaciones generales.

Agente comercial en España, Sr. D. EMMANUEL GÉS.

Paseo de Colón, de la Merced, 20, 22 y 24, principal.—BARCELONA.



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 correspondientes de la Casa editorial HERNANDO Y C.^a

ANUNCIOS

Para la inserción y pago de los anuncios débense dirigir exclusivamente al Administrador de EL MUNDO NAVAL, Quintana, 31, Madrid.

La Casa HERNANDO Y C.^a garantiza el buen cumplimiento de cuanto concierne á la Administración.

ADVERTENCIAS

El precio de los anuncios será siempre IGUAL PARA TODOS, sin excepción. Lo mismo el naviero que el industrial ó comerciante, lo mismo los extranjeros que los españoles, ABONARÁN EL IMPORTE EXACTO que les corresponda por el espacio que ocupen según tarifa.

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

Á los de un semestre, el 15 por 100.

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

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