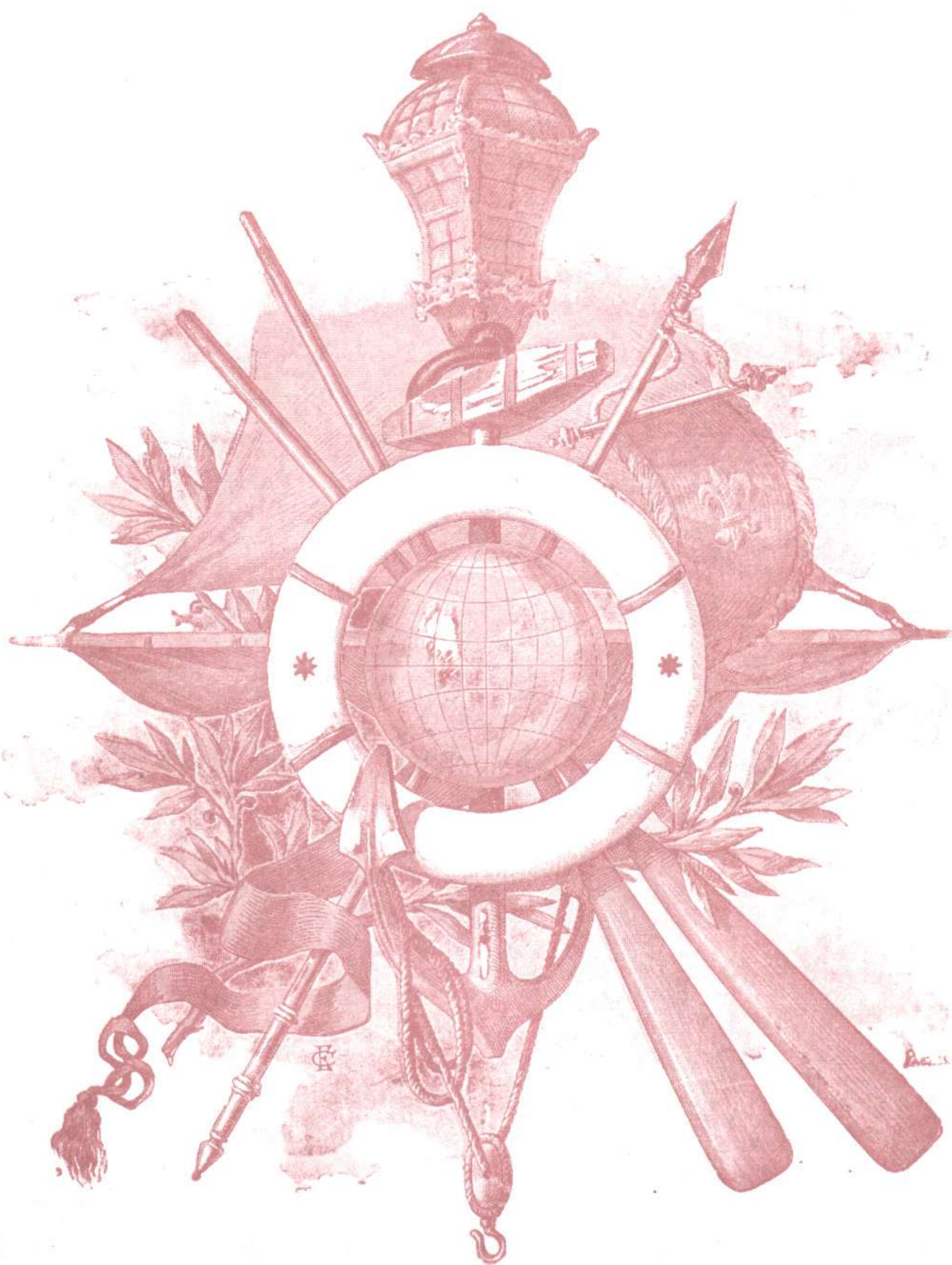


EL MUNDO NAVAL ILUSTRADO



REVISTA QUINCENAL

AÑO I.—NÚM. 4

SUMARIO

TEXTO

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

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

MARINA MERCANTE.—REACCIÓN A FAVOR DE LA MARINA DE VELA, por *D. José Ricart y Giralt*, Capitán de la Marina mercante.

NOTAS DIPLOMÁTICAS, por *D. Juan Valera*.

A CADA CUAL LO SUYO, por *D. Ricardo de la Guardia*, Teniente de Navío de 1.^a

DISPOSICIÓN IMPORTANTE, por *D. Fernando Villaamil*, Capitán de Fragata.

VIAJE A NEW-YORK DEL «INFANTA MARÍA TERESA», por *D. José Morgado*, Capitán de Navío.

LOS PROBLEMAS DE ECHEGARAY, por *D. José Echegaray*.

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

CARMELO (cuento), por *D. E. J. Butrón*.

EL PÁJARO DEL MANICOMIO (cuento), por *D. Roque F. Yzaguirre*.

EL AUTOR DRAMÁTICO, por *D. Pedro de Novo Colson*.

ANÉCDOTAS Y CHISTES HISTÓRICOS, por el *Marqués de Rozalejo*, *D. P. de Novo Colson* y *D. Ricardo de la Guardia*.

MISCELÁNEA.

GRABADOS

Retrato del EXCMO. SR. D. MARCELO DE AZCÁRRAGA, Ministro de la Guerra.

Retrato del EXCMO. SR. D. SEGISMUNDO MORET Y PRENDERGAST, ex Consejero de la Corona.

MARINA MERCANTE:

Vapor trasatlántico *Alfonso XIII*.

Cámara comedor del mismo.

ARSENAL DE CARTAGENA:

Interior de la brigada de torpedistas.

Taller de proyectiles.

Depósito de cañones.

Draga y varadero.

BELLAS ARTES:

Lourdes, cuadro de Garmelo Alda.

Batalla de Treviño, cuadro de Morelli.

Entrada del Arsenal de Cartagena.





El Mundo Naval ILUSTRADO.

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

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

AÑO I



MADRID 15 DE JUNIO DE 1897.



NÚM. 4



EXCMO. SR. D. MARCELO DE AZCÁRRAGA Y PALMERO

MINISTRO DE LA GUERRA



CRÓNICA NAVAL ESPAÑOLA

15 de Junio de 1897.

SUMARIO: Operaciones militares.—Hechos humanitarios.—Nuestra representación naval en el Jubileo.—La Escuadra, el *Colón*, el *Carlos V* y la *Nautilus*.—Suscripciones para el fomento de la Armada: el sello patriótico.—Administración de justicia.—Necrología.—Movimiento del personal.—Oposiciones.—Siniestros.—Aniversarios.



UNQUE la última quincena no ha sido fecunda en sucesos de guerra, merece honrosa mención el realizado por el cañonero *Reina Cristina*, al mando del Teniente de Navío Croquer y en combinación con las fuerzas del General Suárez Inclán en el río Mosquito, provincia de Pinar del Río, cuyo resultado fué el apresamiento de 171.000 cartuchos acopiados por los insurrectos.

La Infantería de Marina ha sostenido también en Cuba brillantes encuentros con el enemigo en Loma Cabreto y en los montes de Casanova.

El Comandante general de la Escuadra de las Antillas, Sr. Navarro, aprovechando este período de relativo descanso, verifica un viaje de inspección en torno de la isla, revistando á su paso todos los buques y dependencias á sus órdenes.

Los disparos hechos en aguas españolas por el crucero *Reina Mercedes* al vapor norteamericano *Valencia*, cerca de Guantánamo, no han producido esta vez los desagradables efectos que anteriores sucesos análogos, á pesar de las solicitadas informaciones, cuyo resultado ha sido la plena demostración del derecho que nos asiste para hacer efectiva la soberanía de España en sus aguas jurisdiccionales.

**

La tripulación del cañonero guardacostas *Cocodrilo* ha prestado en Valencia otro servicio que, aunque no de armas, es igualmente meritorio, porque sobre ser de innegable riesgo, contribuye al bien de la humanidad y evidencia que la Marina es un elemento de universal aplicación, así en la paz como en la guerra; tal ha sido la extinción del incendio del Cabañal y la salvación de las familias que habitaban la parte de la población destruída por las llamas.

**

El acorazado *Vizcaya* ha sido el designado para representar nuestra Marina en la fiesta naval con que Inglaterra se propone solemnizar el próximo Jubileo de la Reina Victoria, ó sea el 60 aniversario de su elevación al trono.

El *Vizcaya*, conduciendo á su bordo al Comandante general de la Escuadra de instrucción, Sr. Bermejo, salió de Mahón para Cádiz el día 1.º del corriente, y el 12 de este puerto para Inglaterra, donde maniobrará conforme á las instrucciones que acuerden los directores de la gran revista naval, que será, sin duda, el espectáculo más grandioso y más en armonía con las aficiones de aquel pueblo, convencido de que su poderío estriba en la superioridad de su flota sobre todas las del mundo.

Ciento cuarenta y seis buques de guerra ingleses, de los cuales sesenta entre acorazados y protegidos, varios de los cuales alcanzan el extraordinario porte de cerca de 15.000 toneladas (más del doble de nuestro *Vizcaya*), reunidos en la rada de Spithead á las órdenes del Almirante Sir Nowell Salmon, suficientes para formar una línea de 30 millas de extensión, que tardaría una hora en recorrer á toda fuerza el más veloz de los torpederos sin dejar de ver máquinas formidables de guerra cubiertas por la bandera de la Gran Bretaña, constituyen en verdad un espectáculo capaz de producir justificado orgullo en quien lo dirige, satisfacción inmensa en los afortunados poseedores de esa fuerza efectiva y seria meditación entre los tripulantes de los 40 buques de guerra extranjeros invitados al acto.

El Almirante Rice, presidente de la comisión organizadora de este espectáculo guerrero, merecerá no pocos aplausos si logra que en tan extraordinaria aglomeración no se produzca ningún contratiempo.

A este propósito, la capitanía del puerto de Portsmouth ha dictado un bando, que ha sido respetuosamente acogido en aquel país de costumbres tan liberales como prácticas, y que quizás en España hubiera sido considerado vejatorio y lesivo para los intereses del comercio y hasta para lo que pudiéramos llamar el inocente y legítimo derecho de curiosidad.

Dispónese en él que todos los buques mercantes que quieran concurrir al acto de la revista en concepto de espectadores quedan obligados á usar carbón superior, que no produzca humo denso capaz de impedir á los demás concurrentes la vista del espectáculo; no han de fondear entre las líneas ni atravesarlas con velocidades superiores á cinco millas por hora, ni aproximarse á ellas mientras las recorra la flotilla real y su séquito. Los que infrinjan

cualquiera de estos preceptos serán obligados á retirarse á gran distancia y no tendrán derecho á indemnización de ninguna especie.

Grandes vapores, confortablemente habilitados, uno de ellos el hermoso *Campania*, de la Compañía Cunard, se hallarán á disposición del Gobierno, del Almirantazgo, de los miembros del Parlamento y del Cuerpo diplomático.

**

Mientras el General Bermejo asiste á tan solemne ceremonia con nuestro acorazado *Vizcaya*, los demás buques de su Escuadra permanecerán en Mahón á las órdenes del segundo jefe, General Paredes.

El *Cristóbal Colón* ha pasado al puerto de Spezzia, donde esperará el repuesto de municiones que aún no le ha sido entregado por la casa constructora, después de lo cual se incorporará á la Escuadra en Mahón, donde será recibido con fiestas especiales acordadas por el Ayuntamiento y vecindario, por ser el primer puerto español en que fondeará el nuevo acorazado.

El *Carlos V* no ha sido aún definitivamente recibido por el Gobierno.

La corbeta *Nautilus*, escuela de guardias marinas, continúa su viaje de instrucción por Italia, habiendo visitado los puertos de Nápoles y Liorna.

**

Continúan abiertas las suscripciones patrióticas iniciadas por los españoles residentes en América con el loable fin de acrecentar nuestra Marina militar.

Las asociaciones constituidas con este objeto en las Repúblicas Argentina y del Uruguay, bajo las respectivas presidencias de los doctores Segovia y Ayala, quedaron fusionadas por mediación de los Sres. Uribarry, representante de España, y Puig Marcel, jefe de nuestra Estación naval, constituyendo un fondo común que facilitará su empleo pronto y provechoso.

Las cantidades recaudadas ascienden ya á una respetable suma, bastante á construir un crucero protegido de 1.750 toneladas, que ha de llevar el nombre de *Rio de la Plata*.

Los residentes en Méjico, Perú, Chile, Bolivia y San Salvador se han asociado también para costear otro buque de mayores dimensiones, que llevará el nombre de *Isabel la Católica*, habiéndose recaudado ya con este objeto una buena suma de millones, cuya administración ha sido encomendada por los donantes á los Sres. Marqués de Comillas, Castelar y Noriega.

Los peninsulares residentes en Cuba han constituido una Junta encargada de allegar recursos con el mismo fin, y cuya presidencia ha sido conferida al Gobernador general, Sr. Weyler.

Todos los españoles domiciliados en América se han impuesto á sí mismos el uso obligatorio de unos pequeños sellos llamados *patrióticos*, cuyo importe, variable entre cinco centavos y un peso, se destina al fondo para construcción de la Escuadra, comprometiéndose á adquirirlos y fijarlos en todos sus documentos privados, cuentas, cartas, anuncios y correspondencia entre españoles.

La idea es verdaderamente digna de elogio y aun de imitación en los dominios españoles, porque insensiblemente se iría formando un fondo, independiente del presupuesto del Estado y exclusivamente afecto al engrandecimiento de la Marina militar.

Algo análogo, aunque con distinto objeto, se hizo en Francia cuando, para satisfacer á Alemania la indemnización de guerra y apresurar la liberación del territorio retenido en garantía, se estableció, entre otros impuestos transitorios, el monopolio de las cerillas. El patriotismo francés convirtió en moda el consumo innecesario de este artículo, y se veía con frecuencia hacer arder cajas enteras para encender un cigarro, cuando no por puro pasatiempo, ó abonar el importe sin consumir el artículo.

Ojalá fuese fácil infiltrar en el ánimo de los españoles la convicción de que el mero hecho de poseer una Escuadra poderosa nos hubiera ahorrado y nos puede ahorrar todavía más de un conflicto que, aun resolviéndose satisfactoriamente sin mengua del honor nacional, en el que siempre dejan huella los sacrificios de amor propio, ahorraría á la Nación dispendios superiores y de menos provecho que el sostenimiento de la Armada.

**

Recientemente se han visto ante la Sala de Justicia del Consejo Supremo de Guerra y Marina dos procesos de este último ramo, cuyos sucesos originarios despertaron interés en la opinión.

El uno fué el conato de indisciplina ocurrido en el Ferrol á bordo del crucero *Alfonso XIII* y enérgicamente reprimido en su comienzo por su animoso Comandante Sr. Moreno Guerra, el día 11 de Octubre del año anterior.

El otro fué el naufragio del crucero *Colón* en los arrecifes *Colorados*, al NO. de Cuba, bajo el ciclón que asoló la provincia de Pinar del Río en los últimos días de Septiembre de 1895.

Los fallos de la Sala de Justicia no son todavía conocidos.

**

La pasada quincena deja doloroso recuerdo en el personal de la Armada.

El Cuerpo general ha perdido al distinguido Capitán de Fragata D. Adolfo España, muerto en Santa Isabel de Fernando Poo, capital del gobierno de las posesiones españolas del golfo de Guinea, que tan inteligentemente desempeñaba.

El de Infantería de Marina ha perdido en San Fernando al veterano teniente coronel D. Antonio Hernández Pérez, autor ó traductor de muchas obras profesionales.

También ha perdido este Cuerpo en Manila al distinguido capitán D. Eduardo Pascual.

El de Astrónomos ha sufrido también la pérdida del de segunda clase D. Servando Pérez.

En breve serán trasladados al Panteón de marinos ilustres los restos del joven oficial D. José Luis Díez, que alcanzó tan señalada distinción por sus grandes conocimientos científicos.

* *

Aparte los estragos causados por la muerte, ha habido otras alteraciones de importancia en el personal de la Marina.

El Inspector de Sanidad D. Juan Sánchez González ha pasado á la reserva.

El Capitán de Navío de primera clase D. Francisco Vila, que tantas simpatías se había captado en la Dirección del personal, ha dimitido aquel importante cargo, reemplazándole el Contraalmirante D. Manuel Mozo, director que ha sido de la Escuela Naval.

En el Cuerpo de Infantería de Marina han ascendido por mérito de guerra el teniente coronel D. Marcelino Muñoz, el capitán D. Andrés Sevillano y el alférez D. Hermenegildo Linage.

Este último ha obtenido el ascenso á costa de un brazo que dejó sobre el campo de batalla, circunstancia que importa consignar principalmente para aquellos que todavía crean que á la guerra sólo se va en persecución de fáciles recompensas.

* *

En la última quincena se han verificado simultáneamente oposiciones para ingreso en los Cuerpos general, de Administración, Maquinistas, Condestables y Artilleros de mar, y es digno de notarse que en la Armada hasta las clases más modestas ganan sus puestos en las lides de la inteligencia.

* *

La pasada quincena registra, como todas, siniestros marítimos de mayor ó menor importancia.

La lancha *Eulalia*, de la matrícula de Bilbao, ha naufragado, pereciendo uno de sus tripulantes.

En el puerto de Almería ha ocurrido otro siniestro que, aparte las desgracias que han sido consecuencia del mismo, ha ofrecido cierta novedad y hasta pudiera ser motivo de enseñanza.

En el momento de levar anclas el brikbarca griego *Maria*, de 300 toneladas, cargado de parafina para el consumo de los faros, se produjo una explosión que, abriendo el casco y los depósitos, esparció el líquido incendiado sobre la superficie del mar, extendiéndose con rapidez y amenazando envolver en las flotantes llamas á los demás buques fondeados en sus inmediaciones.

La escasa fuerza del viento y la prontitud con que las autoridades del puerto ordenaron que se apartasen los más próximos evitó, afortunadamente, la generalización de un peligro cuyas consecuencias no eran fáciles de impedir por artificio humano.

Aunque la primera explosión no produjo víctimas, por hallarse toda la tripulación en el cabrestante, repitióse con menos fortuna al extraer el resto de la carga, resultando un ahogado y tres heridos.

* *

Á la quincena que mañana empieza corresponden los siguientes aniversarios:

17 de Junio de 1543.—Primer ensayo de aplicación del vapor á la navegación por Blasco de Garay.

Este ensayo se verificó en Barcelona, en presencia del Emperador Carlos V, en un buque de 200 toneladas llamado *Trinidad*, y aunque dió buen resultado y el Emperador premió el invento con 200.000 maravedís y algunas mercedes, no volvió á ocuparse de él, empeñado como se hallaba siempre en empresas guerreras que absorbían toda su atención.

Garay murió en 1552 y su nombre ha sido inscrito, muchos años después, en la popa de uno de nuestros vapores de ruedas que ya no existe.

Aunque sin relación con la Marina, no podemos dejar de recordar como hechos gloriosos de nuestra historia los siguientes:

21 de Junio de 1813.—Batalla de Vitoria, ganada á los franceses, decisiva para nuestra independencia y perpetuado su recuerdo en una de nuestras primeras fragatas blindadas, que actualmente se está transformando en los astilleros de la Seyne.

25 de Junio de 718.—Batalla de Covadonga, punto de partida

de la reconquista cristiana de nuestra península, ganada á los árabes por Pelayo, cuyo nombre honra hoy el más importante de nuestros buques de guerra.

20 de Junio de 1230.—En este día verificóse la conquista de Córdoba por San Fernando, y en igual fecha de 1579 la de Maestrich por los españoles al mando de Alejandro Farnesio, Duque de Parma.

RAMÓN AUÑÓN Y VILLALÓN

Capitán de Navío de 1.^a clase.

CRÓNICA NAVAL EXTRANJERA

La celulosa.—Crucero para tender cables telegráficos en tiempo de guerra.—Herramientas mecánicas con sus motores.—Vapor enorme.—Programa de construcciones de la Marina militar sueca.—Demostración naval en el Sur de África.—Nuevos acorazados rusos.—Vapor remitido en dos pedazos que se podrán unir á flote.—Línea de vapores de Nueva York á Santiago de Cuba.—Acorazados guardacostas del Brasil.—Créditos para nuevas construcciones en Francia.

Muy curiosa es la historia de la celulosa, sustancia definida y que tenía preparado su alojamiento en los buques de guerra mucho antes de que existiera. Se quería una sustancia ligera, de poco precio, incombustible, que no fuera atacada por los insectos y que, permitiendo el paso franco á los proyectiles enemigos, volviera á cerrarse detrás de ellos, impidiendo prácticamente el paso al agua del mar.

Para recibir á esa *nonnata* celulosa se construyeron en todos los buques, grandes cajones que han tomado el nombre de cofferdams, los que, en demostración de su reconocida necesidad, han seguido construyéndose á pesar de no haber con qué llenarlos y de lo que complican los detalles de la construcción, dividiendo en pequeños espacios, no siempre utilizables, muchos de los que sin ellos harían los buques mucho más confortables.

Al cebo de tal problema acudieron apresuradamente los inventores, habiendo tenido sus días de éxito la woodita y la fibra del coco, cuya aparición en el mercado fué muy sonada, así como nada se sabe de su desaparición, lo cual es muy frecuente en el mundo de las invenciones.

La woodita, inventada por un distinguido ingeniero inglés, fué cedida por éste á una hija suya, la señora de Mr. Wood, cuyo nombre llevó la composición, la que, de haber tenido resultado, podía asegurarse que equivalía al dote de una princesa.

Era la woodita una composición muy semejante al caucho, de naturaleza esponjosa, que se construía en cubos ó ladrillos de unos 15 centímetros de arista, y de los que hemos visto algunos ejemplares después de atravesados por proyectiles de seis libras, cuyo orificio de salida era absolutamente imperceptible, y otros, atravesados por proyectiles de cien libras, cuya salida, que no aparentaba más que un pequeño desgarró, estaba herméticamente cerrada; ante cuyos ejemplares y al reclamo de banquetes, brindis y no poco ruido en la prensa periódica y profesional, se podía asegurar un espléndido porvenir á la nueva celulosa y una respetable cuenta corriente en el Banco de Londres á la afortunada hija del inventor. Sin embargo, la woodita ha desaparecido del mercado, como ya hemos dicho, sin que para ello haya hecho la milésima parte de ruido que hizo á su aparición.

Siguió á esto la celulosa de fibra de coco, cuyas condiciones de ser incorruptible y poco atacable por los insectos son muy conocidas de todos cuantos han estado en la Oceanía, donde tanto uso se hace de esta materia. Sus inconvenientes eran que para que diera resultado había que comprimirla, con lo que su peso difería poco del de la madera, y que, una vez entrada el agua, la dilatación del material ponía en peligro los cofferdams; y debe de haber sido también el precio un obstáculo para que se generalizara, pues, utilizada la fibra de coco en gran escala en la industria de fabricación de alfombras y otras, la materia prima tenía que encarecerse ante una demanda tan considerable.

El campo de acción de esta celulosa fué Francia, habiéndose formado también una Compañía en Filadelfia, bajo la razón social de «La Celulosa Franco-Americana».

Así las cosas, acaba de aparecer hace pocos meses un competidor que, como todos, entra con gran empuje en la liza, y que no es otro más que la celulosa americana de Marsden, fabricada con la parte leñosa de la mazorca del maíz, siendo en este momento la última palabra de la cuestión.

La materia prima se convierte en una pasta á la cual se le da una composición química para hacerla incombustible; pero no dice el prospecto si resulta inatacable á los insectos, y después de tan sencilla preparación se dispone en grandes ladrillos, los que, como todas las otras celulosas, han dado excelentes resultados en las pruebas.

Desde luego, la materia prima ha de ser muy económica, y su



EXCMO. SR. D. SEGISMUNDO MORET Y PRENDERGAST

EX CONSEJERO DE LA CORONA



constitución esponjosa parece muy apropiado al objeto; pero exige el inventor un espesor de 92 centímetros para una buena defensa, lo que representa un espacio enorme en el interior del buque y no menos de 60 á 70 toneladas de celulosa para un casco de poco más de cien metros, lo que requiere que fuese una verdad para que se le haga tal sacrificio.

No dicen los anuncios cuál será el coste de la celulosa de mazorca de maíz; pero no debe ser pequeño cuando advierten que es cien duros por tonelada más barato que el de fibra de coco, y cuando tales reducciones se hacen es de suponer que habrá dónde cortar.

Según parece, y sin que respondamos de ello, en el crucero acorazado norteamericano *Brooklyn* se ha instalado ya y se piensa igualmente llenar con ella los cofierdams de los cinco acorazados que aquella Marina tiene en construcción.

El teniente Crutchley ha presentado un excelente trabajo sobre la conveniencia de tener completamente preparado un buque con un cable eléctrico submarino para establecerlo donde convenga en caso de guerra.

La idea se puede decir que no es nueva, y si mal no recordamos, cuando una de las últimas guerras de Inglaterra en el Sur de África, se instaló un cable telegráfico submarino desde el teatro de operaciones hasta el primer punto que tenía comunicación con la metrópoli; cable que era precisamente el que debía tenderse desde nuestra Península á Canarias, y que fué el que tomó el Gobierno inglés, pagando la penalidad impuesta á la concesión en el contrato por incumplimiento del mismo.

No es discutible la conveniencia de todo medio de comunicación, y nos parecería más práctico que cada escuadra tuviera solamente algunas millas del cable más sencillo y de menos peso, para comunicar con tierra ó para aprovecharlo según se ofrecieran las circunstancias, tendiéndolo con los elementos de á bordo; pero el teniente Crutchley propone nada menos que un crucero de 20 millas para tender el cable trasatlántico á dicha velocidad, para lo que Mr. E. Scott Snell ofrece varias instalaciones de su invención, colocando los inventores los tambores de depósito de dicho cable debajo de la cubierta blindada: todo lo que parece alejarse del terreno práctico, lo mismo de lo que se refiere á la guerra en general y al tendido de cables, que en lo tocante al propio buque, que de poco le serviría su armamento si tuviera que batirse amarrado por la cola.

No hace mucho, una factoría dedicada especialmente á la construcción de calderas hizo el experimento de colocar motoras propias á cada una de sus herramientas, suprimiendo las correas que las mueven hoy en general en todas las fábricas, por medio de un eje común ligado á la máquina principal, y con cuyo cambio sostenía que ahorra un 40 por 100 de fuerza, y que había disminuído los gastos á más de la mitad, lo que si bien no se ha generalizado en absoluto, son muchas las herramientas mecánicas que llevan consigo su motor propio, pareciendo indicarse una transformación en este sentido.

Pero la última palabra hoy es el propósito de que todos esos motores sean eléctricos, con lo que se gana en sencillez, y, sobre todo por la facilidad de instalación de los cables conductores y de las mismas motoras.

Desde luego son varios los astilleros particulares que han adoptado en gran escala el uso no sólo de motoras, sino de propias herramientas eléctricas para las gradas de construcción, para lo que una locomóvil con su dinamo produce la fuerza al costado del buque, y á bordo se reparte con la facilidad que permiten los cables, completamente forrados, que no hay ni que colocar, bastando tenderlos ó colgarlos donde convenga.

La dificultad que hay para trabajar en espacios casi siempre inaccesibles y la posibilidad de hacer muchos trabajos en las planchas sin necesidad de sacarlas de su sitio para llevarlas al taller, han de abaratar y facilitar el trabajo, por lo que el sistema fué adoptado en gran escala hace años por los Sres. Cramp, de Filadelfia; y hoy, en los astilleros de La Seyne, hay un juego de herramientas eléctricas que pasa por ser el mejor de Europa.

Lo más notable de dichas herramientas, y que constituye un rasgo perfectamente original, es el modo de fijarse, que consiste en dos poderosas bobinas que por la corriente eléctrica se convierten en un fuerte imán, que adhiere todo el aparato á la plancha que se va á trabajar, de la que se desprende con igual facilidad con sólo mover el conmutador, y sin ninguno de los inconvenientes de los trabajosos sistemas usados en la actualidad para buscar un punto de apoyo.

El 4 de Marzo último se botó al agua en Stettin el vapor alemán *Kaiser Wilhelm der Grosse*, de 196 metros de eslora ó largo; y con decir que nuestro acorazado *Emperador Carlos V*, de 9.235 toneladas, tiene solamente 116 metros en aquella dimensión, se

podrá calcular la enormidad de esos nuevos trasatlánticos, que necesitan un movimiento colosal de pasajeros y mercancías para poder subsistir.

Suecia acaba de hacer un proyecto de reconstrucción de su flota que abraza nada menos que un período de treinta años, que es más de cuanto se ha proyectado hasta hoy, pues es absolutamente imposible prever qué giro tomarán en ese tiempo la industria y la ciencia.

Dentro de quince años deberán tener ocho buques de combate tipo *Svea* y treinta y cuatro torpederos; pero como en este tiempo alguno de esos buques ha de quedar anticuado, forzosamente tendrán que aumentar el presupuesto, si los que vivan para entonces han de ver realizado todo el programa.

Según parece, trataban de enajenar el nuevo acorazado noruego *Harald-Haarfagre*, en lo que obrarían prudentemente, pues aun los menos interesados no podemos ver sin sentimiento el delirio separatista de Noruega de su hermana de la península escandinava.

El Almirante Rawson, de la Armada inglesa, con ocho buques de guerra de su nación, ha hecho una pequeña pero expresiva demostración naval en Bahía Delagoa de los portugueses, según parece, para advertir á las repúblicas del Transvaal y á Alemania que aquella está bajo el protectorado del pabellón inglés.

No comprendemos realmente qué interés legal pueda tener Alemania en Bahía Delagoa, pero sí el Transvaal, pues la preciosa posesión de los portugueses es la única salida al mar de naciones que van en rápido crecimiento en todos conceptos, y á la que es de todo punto necesaria la bahía Delagoa para figurar en el concierto de los pueblos civilizados, mientras que á Portugal sólo sirve para mayor honra y provecho de Inglaterra, que codicia su definitiva posesión para sitiar de hecho al Orange y el Transvaal.

Esta posesión, que por el ineludible peso de lo que podríamos llamar lógica geográfica, no pueden menos de perder en breve tiempo nuestros vecinos y hermanos, harían mejor en cederla al Transvaal, que no regatearía la adquisición; con lo que evitarían la expoliación de Inglaterra de que serán víctimas los portugueses, sin impedir la que esa nación quiere hacer en mayor escala á los boers, que huyeron del Cabo para no ser súbditos de la Gran Bretaña.

Rusia acaba de poner la quilla de dos acorazados de 12.480 toneladas y uno de 8.800; en los arsenales del Báltico están alistándose para hacer sus pruebas los acorazados *Poltava*, *Sebastopol* y *Petrovich*, así como el acorazado guardacostas *Apraxin*; y en breve botarán al agua dos buques más de combate y un crucero acorazado de primera clase, imponente desarrollo de su marina que, unido á la creación de un puerto militar en el Atlántico, indica que la Marina rusa no piensa resignarse á un papel secundario en la política europea.

Se ha construído en Inglaterra el vapor *Júpiter*, de 275 pies de eslora ó largo y 32 de manga ó ancho, que ha de ser enviado al mar Caspio para el tráfico de petróleos del Volga, y su particularidad consiste en que el buque, que va en dos pedazos, está en condiciones de que cada uno pueda flotar independiente y dispuestos de modo que á flote se podrán unir y remachar, evitándose tenerlo que hacer en tierra, y por consiguiente un verdadero lanzamiento. Los periódicos científicos dicen que para sostener las dos partes del vapor en calado conveniente para que ajusten se envían con él unas pontonas; pero no dan más detalles de la operación, que es, sin duda, una novedad de ingeniería naval.

Acaba de establecerse una nueva línea de vapores desde Nueva York al Sur de la Isla de Cuba, cuyos buques estarán en bandera española, siendo el primero el *Amethyst*, que tomará el nombre de *Santiago de Cuba*. Si el tráfico aumenta, la sociedad se propone establecer un servicio regular de importancia.

El Brasil construye en La Seyne (Tolón) dos acorazados guardacostas, de 3.162 toneladas. Estos buques tendrán una faja de acero, aquél de unos 34 centímetros de espesor, y como en esas condiciones no pueden ser ni grandes buques de mar ni de mucho andar, se ve que la política de aquella nación sigue sus tradiciones, buscando la influencia en los ríos que desembocan en el Plata, para los que es de suponer se construyen dichos pequeños acorazados.

Es en estos momentos objeto de acalorada discusión en el Parlamento francés un proyecto de ley del ex Ministro de Marina Mr. Lockroy, con motivo de nuevos créditos solicitados para armamento de su flota. Mr. Lockroy propone un gasto de 40 millones en mejorar los puertos de refugio, 150 para nuevas construcciones y 10 para reconstrucciones, cuyo programa ha aumentado la comisión parlamentaria á 200 millones las construcciones nuevas y á 20 las reconstrucciones, dejando la cantidad propuesta para ir mejorando las condiciones marítimas de los puertos militares.

Francia lleva gastados 448 millones de francos en siete años en buques nuevos, debiendo haber seguido hasta 1905 con un crédito de 8 millones para la terminación del programa, el cual, como todos, ha tenido que sufrir un aumento considerable, que hace decir al autor del proyecto de ley, atribuyéndolo á Inglaterra, que las construcciones nuevas francesas no son notables sino por sus fracasos; lo que podrá ser un argumento quizá para obtener el dinero, pero no es cierto, como no sea en el concepto económico. En este último ocurre en Francia, como en todas partes, que como se toman por tipo los precios de Inglaterra, la comparación resulta muy desfavorable, no sólo por los grandes elementos de construcción naval de aquel país, sino porque es increíble hasta qué punto se construye de pacotilla en los astilleros de la Gran Bretaña, para sostener la competencia á toda costa. Quizás sea eso ventajoso dado lo poco que duran los buques modernos; pero sin desmerecer en proyectos, los buques de la Armada francesa están incomparablemente mejor contruidos que los ingleses, como también los que se construyen en todas las naciones del continente.

Sea como fuere, la Marina francesa va á disponer de 260 millones de francos para seguir ampliando su colosal programa de construcciones, y esto, que ha hecho suponer á la prensa periódica que se trataba de grandes fracasos, es sólo un ardor para obtener dinero, que, como vemos, les ha dado un brillante resultado.

VÍCTOR M. CONCAS
Capitán de Navío.

MARINA MERCANTE

REACCIÓN Á FAVOR DE LA MARINA DE VELA

CUANDO EN 1819 atravesó por primera vez el Atlántico un buque de vapor, el *Savannah*, de 350 toneladas, los marinos de entonces no consideraron el nuevo invento como un temible competidor de la Marina velera. Admiraron el buque y aplaudieron el viaje como hecho de curiosidad, comprendiendo que resultaba caro el nuevo motor y que para las máquinas y carboneras necesitaba las tres cuartas partes de la capacidad, y llevaba un aparejo completo de corbeta, como si fuera un velero igual á los otros.

Pero la mecánica ha progresado continuamente, ofreciendo á la Marina máquinas más económicas, menos voluminosas y de mayor potencia; esto, unido á la sustitución del acero á la madera en la arquitectura naval, ha sido causa de que por un momento se haya creído que había sonado la hora final para la Marina velera, ocupando todos sus puestos la moderna Marina de vapor.

Existe una enorme diferencia entre el pequeño *Savannah*, de 350 toneladas, con máquina de baja presión, de 90 caballos de fuerza, moviendo dos ruedas de ocho radios, sin tambores, llevando en sus carboneras 75 toneladas de carbón y 87 stères de madera y costando 10.000 libras esterlinas, y el coloso *Pennsylvania*, botado al agua en 10 de Septiembre último en Belfast, por cuenta de la Hamburg-American-Line. Este coloso de los mares tiene un desplazamiento de 20.000 toneladas, 178,80 metros de eslora, 18,90 de manga y 12,80 de puntal. Los dos rápidos de Cunard, el *Campania* y el *Lucania*, de 14.000 toneladas, atraviesan el Atlántico á razón de 22 millas por hora, gastando solamente 0,7 kilos de carbón por caballo y hora.

Con las inmensas presiones de 14 kilos por centímetro cuadrados y las calderas tubulares, el espacio que ocupan los aparatos motores y generadores ha disminuído á un tercio ó más aún, y sólo en los rápidos de líneas de competencia ó líneas subvencionadas es donde se necesita mucho espacio para carboneras, á causa de la gran potencia de las máquinas, que en los mencionados buques llega á 25.000 caballos.

Quizá esté yo equivocado, pero opino que á la sordaleza de Brooke se debe no poco el cambio rápido que ha tenido la Marina mercante. En efecto, demostrada la necesidad de unir el nuevo mundo con el viejo continente por medio de los alambres eléctricos, se presentó el problema, no resuelto aún, de lograr tender los cables en el fondo del Océano. Antes había una idea muy equivo-

cada de la forma de las cuencas oceánicas. Aún recuerdo la primera carta del Atlántico que usé en mis primeros viajes, que parecía un laberinto de peligros hidrográficos: la roca del capitán A, rompientes del comandante B, el bajo de C, etc., etc.; toda ella estaba repleta de citas análogas, pues las Direcciones hidrográficas, muy prudentemente, daban por admitida la declaración de cualquier marino que se figuró ver una roca en el cuerpo de un cetáceo dormido y afirmó haber visto rompientes en el escarceo que mueven los bancos ó cardumenes de peces.

Pero la bala de Brooke facilitó las grandes sondas, y hoy tenemos los planos de una gran parte del Océano con sus líneas isobatas, lo mismo que un relieve topográfico.

Tendidos los alambres eléctricos al través de los mares, cambió de momento el modo de ser del comercio. Antes los negociantes de América no sabían el estado de los mercados de Europa hasta la llegada del *paquete*, y lo mismo sucedía á los negociantes de los demás puntos de comercio marítimo. Con los cables no es así, el comerciante tiene, siempre que le conviene, el estado de todos los mercados del mundo á las pocas horas, sólo el tiempo necesario para que el alambre transmita la pregunta y la respuesta, y de aquí resulta que el antiguo y famoso *paquete* ha perdido mucha parte de su importancia. Hoy ya no se le aguarda con tanta ansiedad como antes para saber noticias, pues que éstas cada día vienen insertas en los periódicos y transmitidas por el cable.

Esta facilidad en la comunicación de noticias trajo como consecuencia la ventaja de que las mercancías permanezcan el menor tiempo posible en el camino, para que no cambie mucho el mercado receptor y se malbarate el negocio. Este adelanto comercial ha puesto á contribución á la ciencia, que ha respondido al llamamiento con largueza, sucediéndose los inventos, tanto en la arquitectura naval como en las máquinas, hasta llegar á las admirables máquinas de cuádruple expansión, calderas tubulares y vasos de acero con doble fondo celular.

Pero todos estos buques necesitan aún el carbón como combustible para producir el vapor de agua. Ni el petróleo ni la electricidad han dicho aún su última palabra, ni tampoco la penúltima, para eliminar el carbón mineral en la navegación de vapor. Y el carbón es caro, pues el de buena clase, el Cardiff y sus similares, cuesta de una á dos libras esterlinas la tonelada, según los lugares. En Barcelona asciende casi siempre á 35 pesetas la tonelada, y en la mayoría de los puertos del Pacífico, mar de la China y Océano Indico excede su precio de 60 pesetas la tonelada. Dejemos aparte un vapor rápido, y refiriéndonos á uno de carga de 2.000 caballos, gastando como término medio un kilo de combustible por caballo y hora, resulta un consumo de 48 toneladas al día, á cuyo gasto hay que añadir otros ingredientes y el personal de la máquina, como veremos luego.

Los fletes de la antigua Marina velera eran remuneradores. Yo no soy aún viejo y recuerdo que en mis viajes primeros (1864 á 1868) se pagaba por flete de las pipas de vino desde Barcelona á la Habana 50 pesetas, cuando hace poco un vapor trasatlántico embarcó una partida á 7 pesetas la pipa; verdad es que hay que confesar que esto fué una excepción, pues el flete corriente es de 10 á 12 pesetas, tipo muy bajo.

De 1846 á 1855, que empezaron á construirse buques de vapor de dos á tres mil toneladas de carga, fué cuando se inició una baja de fletes, aunque pequeña, pero lo suficiente para dejar á los buques de vela los cargamentos de mucho volumen y poco valor. La carrera del opio y la de California hicieron célebres á muchos *clippers* (1). El famoso Maury, en su *Geografía física del mar*, cita el viaje de regata que efectuaron en 1852 los cuatro *clippers* *Wild Pigeon*, *John Gilpin*, *Flying Fish* y *Trade Wind*, desde Nueva York á San Francisco de California (2), empleando respectivamente en la travesía 118, 94, 92 y 120 días, resultados admirables en aquel entonces, en que se empezaban á conocer las leyes que rigen la circulación atmosférica y la circulación oceánica.

En 1853 fué botado al mar en Boston el famoso *clipper* *Great Republic*, de 96 metros de eslora, 16,15 de manga y 9 de puntal, desplazando 5.800 toneladas en plena carga y á manera de reto de la marina tradicional de vela á la joven marina de vapor. Este famoso *clipper* realizó su primera travesía desde Nueva York á Londres á razón de 9,6 millas por hora.

Si exageración pudo ser en 1853 la construcción de un casco de madera de tales dimensiones, como lo probó su pronto quebrantamiento y abertura de las cintas, no lo fué menos en 1859 la construcción del otro *great* de vapor, el *Great-Eastern*, como respuesta al reto antes dicho. Todos sabemos la vida de *bohémio* que ha llevado este tan célebre buque hasta su desguace: sirvió para tender cables, de depósito de carbón, de centro de recreo y teatro y no sé cuántas cosas más, á cual más humilde: *sic transit gloria mundi*.

El *clipper* tiene la proa muy fina; con el acero esto es facilísimo, dándose á los modernos veleros la misma fineza de cabezas que en los buques de vapor; pero la madera no se presta tanto á esto, á

(1) La etimología de *clipper* parece muy exagerada, pues esta palabra deriva de *to clip*, esquilarse ó cortar; por lo tanto, *clipper* es «cortador de todas las aguas».

(2) Hay una distancia de 16.308 millas.

causa de la mayor robustez de los miembros. No obstante, hubo *clipper*, como el *Lightning*, que el ángulo de la flotación con el plano longitudinal á proa sólo era de 14°, siendo este ángulo como promedio en los *clippers* de madera de 22° á 35°.

Otros *clippers* adquirieron gran nombre como veloces, si bien debemos tener presente que mucha parte de la gloria se debe á sus capitanes, que en aquellas memorables regatas, que constituyen la época más gloriosa de la Marina velera, siguieron las instrucciones de Maury, y con aparejos muy bien calculados y velas admirablemente cortadas y relingadas, sin necesidad de agujerearlas, como predica ahora el capitán italiano Vassallo, compitieron con los buques de vapor en travesías de Océano.

El *Flynd-Cloud* hizo una travesía desde Nueva York á San Francisco á razón de 6,7 millas por hora. El *Jacket* hizo un viaje á Australia con una velocidad de 7,4 millas, teniendo singladuras de 14,5 millas por hora. El *Sovereign-of-the-sea* conservó una marcha de 11,6 millas durante once días, y durante veinticuatro horas anduvo 369,5 millas. El antes citado *Lightning*, construido en Boston en 1854, hizo cuatro viajes de Liverpool á Australia en setenta y siete, sesenta y cuatro, setenta y cinco y sesenta y cinco días respectivamente, habiéndose atribuido á este *clipper* velocidades de 16 millas, lo mismo que al *Nightingale*. El *Isaac-Bell* fué de Nueva York al Havre en diez y ocho días. En 1851 el *Sword-Fish* recorrió la distancia desde Shanghai á San Francisco á razón de 10 millas por hora. El *Samuel Russell* en una singladura recorrió 318 millas, y en treinta días recorrió 6.722 millas. Ejemplo notable de velocidad lo dió también el *Flyng-Cloud*, que efectuó una travesía de Nueva York á San Francisco á razón de 8,1 millas por hora, teniendo una singladura de 376 millas. Y, por fin, el *Ariel* recorrió 15.000 millas con una velocidad media de 15,6 por hora. Velocidades admirables que compiten con las de algunos rápidos de vapor.

Curiosos son los siguientes datos comparativos entre las características de algunos famosos *clippers* de la carrera del *te*. Relación entre la eslora y la manga, 5,23; entre la manga, y el puntal, 2,5; entre la sección maestra y el rectángulo circunscrito, 0,82; entre la flotación y el rectángulo circunscrito, 0,74 y de la carena al paralelepípedo circunscrito, 0,54.

Para aligerar la arquitectura de los *clippers*, en 1859 se ideó por Mr. Hall el sistema de cuatro forros de tabazón sin cuadernas; el forro exterior es horizontal, el interior es en sentido vertical y los dos forros intermedios se componen de tabloncillos inclinados 45° cruzándose. Para un buque de 50 metros de eslora, el grueso de los cuatro forros no pasaba de 30 centímetros. Los constructores y partidarios de este sistema aseguran que se economiza un 30 por 100 de peso. Esta es la razón por que en los botes insumergibles de las estaciones de salvamento se usa este mismo sistema de tabloncillos diagonales sin cuadernas.

Para las velocidades mayores de 12 millas los buques de madera son poco resistentes. Verdad es que algunos de ellos han pasado de esta cantidad; pero ha sido solamente en fugadas de viento y por pocas horas, y aun así, todos los viajes tenían que calafatear completamente después de una recorrida, en la que quedaba demostrado el trabajo del casco por el juego de los pernos y movimiento de todos los miembros. El que estas líneas escribe hizo cuatro viajes á Cuba, Méjico, Estados Unidos y Esmirna con el famoso *clipper* *Wiid-Pigeon* antes citado, que lo compró la casa de D. Ramón Ribas, de Barcelona, cambiándole su antiguo nombre por el de *Bella Juana*, y en uno de ellos ocurrió el siguiente y curioso hecho: Salimos de Nueva York el día 2 de Julio de 1866, con el miedo de encontrar el crucero peruano *Huascar*, que inmortalizó más adelante la memoria del Almirante Grau, pues el día antes de nuestra salida los periódicos de Nueva York dieron noticia de que el crucero citado iba á salir de Boston de un momento á otro, para cazar los buques mercantes españoles que había en los puertos de la Unión.

A las cuatro singladuras, y poco antes de lucir el sol, descubrimos un barco por la popa, en el horizonte, navegando la *Bella Juana* proa al E. con viento fresco del WSW. y velocidad de unas 10 á 11 millas por hora. Yo estaba de guardia, y al momento llamé al capitán y á la guardia franca. A la salida del sol, por la parte opuesta adonde velamos la silueta del barco, pudimos observar que se trataba de un buque de gran porte que navegaba á vela y vapor y seguía nuestras aguas. El viento fué refrescando á medida que el sol aumentaba de altura, y si en circunstancias normales hubiéramos aferrado las velas menores, y aun también los juanetes, entonces aguantamos todo el trapo, con riesgo de venir los masteleros *guarda-abajo*. Aquello fué una regata desesperada para la *Bella Juana*: el viento roló al SSW., de manera que por su fuerza y la marejada correspondiente el *clipper* corría con las segundas mesas de guarnición de sotavento metidas en el agua y moviendo en la proa un ruido espantoso que tenía atemorizada toda la tripulación. La distancia entre los dos buques se conservó igual desde las cinco de la mañana al mediodía que empezó á ceder el viento, y con esto nos fué alcanzando nuestro perseguidor. A las dos de la tarde, con no poca sorpresa y alegría, distinguimos bien la bandera inglesa que tenía izada á popa, y que, cubriéndola su aparejo, no la habíamos reparado antes; al momento izamos la

bandera española. Al cabo de una hora se nos puso al habla, resultando ser una fragata de hélice que venía de Jamaica con un regimiento de transporte.

El Comandante inglés felicitó á nuestro Capitán por mandar el buque más veloz que había conocido en su larga carrera (así dijo), y después de haberle enterado de nuestro temor al huir de él, nos ofreció galantemente convoyarnos hasta el meridiano de las Azores, lo que no admitimos, dándole las gracias. Pues bien, la *Bella Juana* en aquellas pocas horas de regata corrió á razón de 14 millas por hora, y hubo momentos que seguramente su velocidad alcanzó dos millas más; el aparejo resistió por estar en buen estado, pero el casco sufrió mucho, abriéndose los trancaniles y moviendo agua. Si el buque en vez de ser de madera hubiese sido de hierro ó acero, no se le hubieran movido tan fácilmente sus miembros, y nosotros hubiéramos podido largar más velas en los estays y volantes de barlovento, lo que no hicimos ante el temor de que cediera una cabeza de tabla de la proa ó que resultara una avería mayor.

Las grandes velocidades son para los cascos metálicos, pues además de la mayor resistencia del material, hay más firme unión entre las piezas, las planchas quedan ajustadas perfectamente, y además permite dar al vaso unas formas más finas de proa y popa. Los modernos *clippers* de acero son dignos sucesores de los antiguos de las carreras del *te* y de California, y para ciertas navegaciones y cargamentos de poco valor relativo pueden mantener un crecido tonelaje muy ventajosamente, compitiendo con los buques de vapor.

De algún tiempo á esta parte se observa una reacción notable en favor de la Marina velera de grandes cascos metálicos. En el siguiente artículo haremos la comparación económica entre un velero y un vapor de carga, ambos del mismo tonelaje, para demostrar que nuestra bandera podría obtener ventaja empleando modernos veleros en algunas líneas comerciales.

JOSE RICART Y GIRALT

Barcelona 1-VI-97.

Notas diplomáticas.

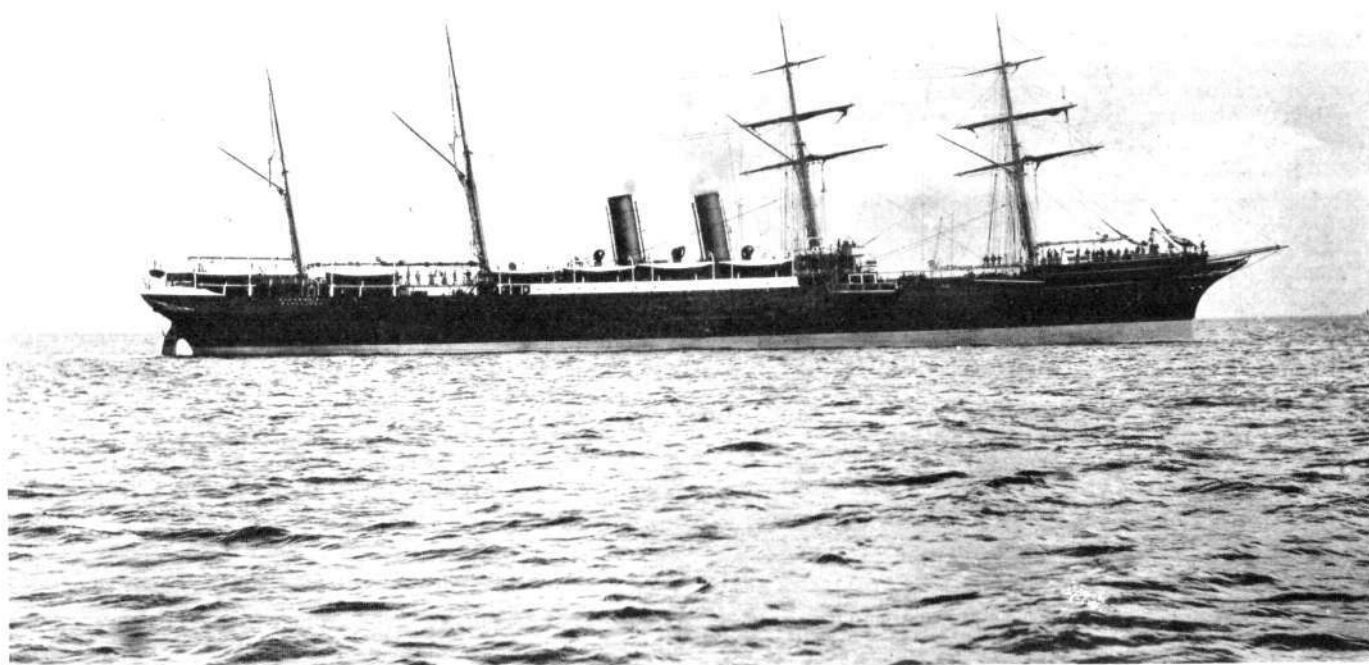


EN la realización de todo suceso no se puede negar que concurren siempre tres principales factores: el poder y saber de los que ejecutan y, si los que ejecutan son hombres, lo que se llama fortuna ó acaso, esto es, aquellas contingencias prescritas por Dios ó nacidas de la naturaleza misma de las cosas, que no pueden menos de escapar á la previsión humana ó que no tienen humano remedio, aunque se prevean. Nosotros, por ejemplo, podemos prever un eclipse, pero no podemos impedirle; así como si previésemos un terremoto que había de arruinar ciudades y campos, tampoco le evitaríamos. Esta consideración debe refrenar ó mitigar al menos el prurito de censura cuando se ve que alguien que tiene todo el poder y que debe tener todo el saber hace, al menos en apariencia, tan torpe y desmañadamente las cosas, que aumenta las dificultades en vez de allanarlas ó esquivarlas y acaba por dar un resultado ridículo ó lastimoso. Se pone aquí todo lo dicho á fin de disculpar y culpar al mismo tiempo á la diplomacia de las seis grandes potencias, que así, á primera vista, y sin acudir para absolverla á los inescrutables designios del Altísimo ó á los ineluctables mandatos del hado, no puede haberlo hecho peor de como lo ha hecho en la cuestión greco-turca, desde que empezó hasta ahora.

Si bien se reflexiona, la causa de haberlo hecho tal mal no implica separadamente culpa en ninguna de las seis grandes potencias, ya que la culpa y la causa ha estado y tal vez está aún en la falta de acuerdo entre ellas para toda resolución eficaz, por donde el acuerdo ha sido sólo para lo ineficaz y lo deplorable. El público espectador y no actor, los que vemos cómo se gobierna el mundo y no le gobernamos, conociendo todos el poder incontrastable de las seis grandes potencias unidas, no acertamos á comprender cómo no se ha cumplido ó cómo no se cumple, derechamente y sin tropezar en nada, el deseo y propósito de ellas, si hubieran coincidido con fe en algún propósito y en algún deseo.

Á querer que Creta hubiera sido anexionada á Grecia, tal vez se hubiera conseguido con menos auxilio moral y material que el que se dió á Garibaldi y á otros elementos revolucionarios de Italia para apoderarse de Sicilia, para derribar muchos tronos y para acabar con el poder temporal del Papa, algo más respetable todo ello que la integridad del imperio turco.

Si no había la menor intención de auxiliar y favorecer á los griegos en su lucha desigual contra toda la fuerza de los otomanos, no nos cabe en la cabeza que las seis potencias no hubieran podido impedir la guerra desastrosa que ha habido, sin poner á Grecia, como si hubiera estado dominada por la locura, una *camisa de fuerza*, según ahora se dice.



VAPOR TRASATLÁNTICO ALFONSO XIII



CÁMARA COMEDOR DEL MISMO



Si la guerra, por una serie de heroicos milagros, hubiese dado ventajas á los griegos, después de la guerra hubiera sido más difícil que antes de la guerra toda resolución concorde entre las seis grandes potencias. Y habiendo sido, como ha sido, el éxito de la guerra tan favorable á los turcos, no podía menos de hacerse, y se ha hecho, más difícil un desenlace pacífico, sin acceder á las exigencias del Sultán, sin que Grecia quede multada y tal vez mutilada y sin que dichas seis grandes potencias aparezcan haciendo el papel odioso de robustecer, de sostener ó de sancionar al menos el dominio sobre los cristianos de un Príncipe, de un Gobierno y de unas gentes con razón acusadas de recientes y bárbaras crueldades y de horribles matanzas.

Si, como dicen algunos diplomáticos, la insurrección de Creta, el entusiasmo helénico y el prurito de hacer la guerra á los turcos ha sido todo una pequeña y miserable intriga, algo más fácil hubiera sido evitarlo. Si la diplomacia no sirve para esto, ¿para qué sirve? En todo el mundo ha habido el temor de que la tal cuestión greco-turca suscitase un conflicto enorme, una guerra general en Europa. ¿Cómo imaginar y suponer que tan grandes y terribles efectos hubieran podido nacer de las causas ruines y pequeñas con que ahora se explican?

Se dice que una asociación de Atenas titulada Ethniké Hetaíria, con la tolerancia y la complicidad del Gobierno, fué la que produjo la insurrección en Creta, como, por ejemplo, ciertas asociaciones *yankees* producen y fomentan la insurrección de Cuba. Para costear la expedición de Vassos y para otros aprestos se acusa al Gobierno griego de haber gastado el dinero que se destinaba al pago del cupón de su deuda, con lo cual los tenedores de dicha deuda, á no dudarlo, por filo-helenos que fuesen, hubieron de hacerse filo-turcos. Y sin contar con el entusiasmo y el afecto de religión, de casta, de sangre y de idioma, se habla de especulaciones de Bolsa y de otras menudas intrigas, á fin de explicar lo ocurrido. Pero todo ello nos mueve á repetir: ¿cómo, si las intrigas fueron tan menudas, no se invalidaron á tiempo, evitando el triste desenlace que han tenido?

Para no pocos, el triunfo ha sido y será de Rusia. La diplomacia rusa ha logrado sus fines. El helenismo se ha desacreditado y se ha hundido. Y en el día no lejano de la gran liquidación, cuando el imperio turco se desbarate, el eslavismo será quien recoja la preciosa herencia. No la recogerá inmediatamente, sino por medio de los pequeños Estados eslavos, desprendidos ya de Turquía, autónomos ó independientes, aunque bajo la tutela de Rusia.

Si la anterior explicación fuese valedera, la astucia diplomática de los rusos sería tan de maravillar como la candidez diplomática de las otras cinco naciones. Pero éstas, en nuestro sentir, llegado el caso del reparto, no consentirían en que Rusia mediata ó inmediatamente se lo adjudicase todo. Y por otra parte, ni en lo presente ni en el porvenir vemos nosotros ese crédito de los rusos y esa sumisión en que los eslavos del Sur están respecto á ellos, aunque á veces sufran su tutela ó porque les conviene ó porque no hallan quien les preste apoyo para no sufrirla. En realidad, los eslavos del Sur entendemos nosotros que han de desdenar á los rusos y que no han de considerarlos como puros eslavos, sino como mezcla de la raza eslava con otras razas muy inferiores, y todas ellas menos ilustres y menos señaladas en la antigua historia del mundo. Como quiera que sea, nos parece el panslavismo y todo plan que en él se funde más arduo de realizar que el panlatinismo, en qué nadie sueña: que la unión, fusión ó estrecha alianza de Francia, Italia, Rumanía, Portugal y España para los mismos fines y propósitos.

Así, pues, si de resultas de la desdichada guerra greco-turca se hunde el helenismo y el eslavismo se levanta, debemos creer que no es este eslavismo claramente para beneficio de los rusos, y que, en todo caso, si sobre las ruinas del imperio turco se levantara un día otro imperio, y no fuese griego, bien podría ser eslavo, ó al menos bien podría predominar en él el elemento eslavo; pero ni Francia, ni Alemania, ni Inglaterra, consentirían en que fuese ruso ó en que solapadamente dependiese de Rusia y estuviese bajo su tutela.

Sólo Dios sabe lo que sucedería en el momento en que el dominio turco acabase en Europa, y como no lo sabe ninguna de las seis grandes potencias, y cada una de ellas tiene diversas miras, todas sostienen al imperio turco y prolongan su vida para no disputarse la herencia cuando muera.

Convengamos, pues, en que en el resultado de la guerra entre turcos y griegos y de las gestiones diplomáticas que hoy se siguen para que se logre la paz no ha sido parte la notable sutileza de la diplomacia de ninguna de las seis grandes potencias, ni siquiera de la de los rusos. Lo que ha habido y hay es la natural indecisión de los que en muchas cosas no pueden ponerse de acuerdo y el recelo de que surjan graves inconvenientes de cualquiera de las medidas que se tomen.

Si las condiciones que se impongan á Grecia para la paz son muy duras, aquella familia real, emparentada con los más poderosos soberanos de Europa, puede atraerse el odio popular y hasta el Rey puede ser lanzado del trono, obligando acaso á las seis grandes potencias á ocupar con armas el territorio griego. Por dicha, ni remotamente se han realizado estos temores. Grecia,

invadida y vencida, se ha mostrado resignada y juiciosa, y ha discurrido mucho de remedar en Atenas los sacudimientos y convulsiones horribles que hubo en París después de los últimos triunfos de Alemania. Todo desorden ha podido evitarse. Los voluntarios de la misma Grecia han sido reprimidos. Los garibaldinos han vuelto á Italia. Acaso algunos periodistas de Atenas no hagan plena justicia á la habilidad y denuedo de ciertos estrategas y aun del mismo Diadoko; pero la parte más sana del público vuelve por ellos, y nadie en Grecia es acusado de traición, como lo fueron en Francia jefes importantísimos. No comprendemos, pues, al notar tanta moderación, por qué ha de haberse hundido el helenismo. ¿Será menester, para que no se hunda, que se repitan á menudo las glorias de las Termópilas, de Maratón y de Salamina? ¿Implica descrédito el ser vencido por un poder mucho mayor?

Si, por el contrario, á fin de no lastimar y humillar demasiado á Grecia, las seis grandes potencias escatiman el precio del rescate que Grecia ha de pagar al turco y no ceden á sus exigencias de quedarse con parte de Tesalia ó con toda ella, y aun de recibir también como premio de la victoria algo de la flota de guerra helénica, los recelos son de otra suerte, y acaso mayores. Porque si el Sultán se doblega á las exigencias de la diplomacia, los ulemas, el partido militar y el vulgo de musulmanes fanáticos podrán enfurecerse contra él y derribarle del trono, y apresurar la disolución del imperio y la ruina que tanto se procura retardar. Y todo ello podrá sobrevenir con grandes desórdenes, saqueos y matanzas de cristianos, lo cual solo bastaría para justificar la intervención de la Europa culta. Y si, á fin de no despopularizar demasiado al Sultán, se accede á mucho de lo que pide, se corre el peligro de engreírle demasiado y de que sacuda la tutela en que las seis grandes potencias le tienen hoy. Algunos afirman ya que el imperio turco se ha crecido con las recientes victorias, en el concepto del mundo; que debe ser contado como potencia militar de primer orden, y que su ejército es formidable, así por la valentía y fanático arrojo de los soldados, como por la pericia y saber de los oficiales y jefes, alemanes no pocos de ellos.

No debe extrañarse, en vista de lo expuesto, la lentitud con que caminan hacia su término las negociaciones de paz, empezadas hace más de un mes, el día 10 de Mayo.

Aun después de entabladas las negociaciones, no se logró la suspensión de hostilidades; siguió la guerra, sufrieron nuevas derrotas los griegos, y los turcos alcanzaron nuevas ventajas así en Epiro como en Tesalia. En Tesalia sobre todo se dió el 18 la más reñida y sangrienta acción de toda la campaña. Los griegos perdieron sus posiciones de Domokos, cerca de 2.000 hombres y lo mejor de su artillería. Los griegos tuvieron además que levantar los sitios de Nicópolis y Preveza y que evacuar el Epiro. Sólo después de todo esto, que hizo más angustiosa la situación de los griegos y que dió mayor fundamento á las exigencias de los turcos, pudo el armisticio ser efectivo.

Con gran curiosidad y vivo interés esperamos ahora que al cabo las negociaciones terminen, que se orillen los inconvenientes, los peligros se eviten y que al fin se firme la paz. De esperar es que Creta, ya que no su independencia ó su anexión al reino helénico, consiga una amplia autonomía que la sustraiga de la barbarie otomana.

Después de estos sucesos de Oriente, ninguna otra cuestión internacional es tan importante como nuestras relaciones con los Estados Unidos, en las cuales no han querido ni quieren ejercer el menor influjo esas mismas seis grandes potencias que en los negocios de Turquía y de Grecia, aunque poco hábilmente, hacen el papel de flamantes anfitriones.

Al contemplar á España tan abandonada y tan sola y empeñada en dos costosísimas y largas guerras civiles, apenas nos atrevemos á calificar de flaqueza y de lastimosa condescendencia nuestra política con los Estados Unidos. Tal vez exija la prudencia sufrir mucho de lo que ahora sufrimos, al menos mientras no termine en Cuba la asoladora insurrección, que no duraría tanto y que tal vez no hubiera empezado sin la excitación y sin el auxilio de los ciudadanos de la gran república. Su Gobierno, no obstante, pretende amparar en la mencionada isla los intereses de la civilización, de cuyos quebrantos y pérdidas los filibusteros *yankees* tienen la mayor culpa.

JUAN VALERA

Á CADA CUAL LO SUYO



A injusticia que se comete con la Marina al no citarla como principal elemento de represión cuando estalló la revolución de Filipinas, dando lugar á que aparezca que en aquella época, si representamos algún papel allí, fué secundario, cuando en realidad tuvimos uno muy lucido y fué desempeñado con entusiasmo y acierto, nos hace coger la pluma para tratar de poner las cosas en su verdadero lugar y que no crea el país que las fuerzas navales han sido simplemente un valioso auxiliar del Ejército el día que éste,

encontrándose potente, emprendió las operaciones definitivas, cuando, en realidad de verdad, á ella se debe que Manila, exhausta de medios defensivos, no fuese atacada en los primeros momentos, como le cabe también una buena parte en la gloria de haber sostenido tres meses situación tan difícil sin menoscabo de la dignidad nacional, esto es, sin eludir los combates ni mostrarse en manera alguna cohibida ante un conflicto de aquella naturaleza.

* *

Pero, antes de pasar adelante, bueno será que digamos cuáles eran los buques con que se podía contar en aquellos momentos y cuál su situación respecto á personal.

Se encontraban en Cavite los cruceros de primera clase *Cristina* y *Castilla* y el de segunda *Ulloa*, en carena.

Dentro del Arsenal é imposibilitados de prestar servicio, los de tercera clase *Elcano* y *Marqués del Duero* y el transporte *Manila*.

Y en el carnero de Cañacao los cañoneros *Albay* y *Callao*, también en obras.

De modo que en los primeros días había sólo dos barcos disponibles; después fueron llegando, terminadas las comisiones que desempeñaban, los cruceros de segunda *Velasco* y *Austria* y los transportes *Alava* y *Cebú*, los cañoneros *Leyte* y *Rulacón* para hacer reparaciones y el de igual clase *Villalobos*, procedente de Hong-Kong, donde acababa de adquirirse.

Pero no pudo contarse con el *Alava*, ni con el *Cebú*, ni con el *Villalobos*, porque continuamente estuvieron fuera en distintos cometidos.

Pues bien, á la dotación europea del *Cristina* le faltaban 51 plazas, á la del *Castilla* 30, á la del *Velasco* 12, á la del *Ulloa* 8, á la del *Austria* 9, á la del *Elcano* 13, á la del *Manila* 10 y á la del *Duero* 30; total, 163.

Además tenían en el hospital: el *Cristina* 9, el *Castilla* 11, el *Ulloa* 6, el *Elcano* 2, el *Manila* 7 y el *Duero* 8.

Falta total de marinería europea en aquella división de la escuadra, 206 hombres.

Y aquí no contamos el personal de cámara, pero algunos buques sólo tenían dos oficiales de guerra.

* *

Al descubrirse el complot, había en la capital escasamente unos 400 artilleros peninsulares distribuidos en los cuarteles de Santiago y San Diego, por lo que, después de una conferencia habida entre el Gobernador general y el Jefe del Apostadero, dispuso éste enviar á la Fuerza 140 soldados de infantería de Marina, que con toda celeridad llegaron de Cavite durante la noche para no llamar la atención, y luego de igual manera personal de los barcos, á quienes se les dió la honrosa misión de cubrir algunos puestos avanzados, como San Pedro Macati, Guadalupe, la estación del tranvía de Caloocan, el cementerio de la Loma y otros.

Así, antes de la primera alarma de Cavite, teníamos en tierra entre la capital y su radio:

Del *Cristina*: Un Teniente de Navío (Lengo), un Alférez de Navío (Ochoa), un segundo médico (Pico), un practicante, dos condestables, dos contramaestres, ocho cabos de mar, siete artilleros, un corneta de infantería de Marina, cinco soldados de ídem, tres marineros de oficio, seis fogoneros (cuatro de ellos indígenas) y 52 marineros (ocho de ellos indígenas).

Del *Castilla*: Un Teniente de Navío (Alesón), un Alférez de Navío (Ruiz Rebolledo), un primer médico (Botas), dos contramaestres, nueve cabos de mar, tres artilleros, 71 marineros (nueve indígenas), cuatro fogoneros (tres indígenas), cinco cabos de infantería de Marina, 28 soldados de ídem y dos marineros de oficio.

Del *Ulloa*: Un Alférez de Navío (Cervera) y 16 marineros.

Del *Elcano*: Diez marineros.

Del *Duero*: Diez marineros.

Total, 248 clases de tropa y marinería que, unidas á las 140 de infantería de Marina, suman 389.

Y para hacerse cargo de lo que significaba este auxilio, es preciso darse cuenta de que en el *Cristina*, cuya dotación reglamentaria es de 365 hombres, le quedaban á bordo para el manejo de su artillería, botes, proyectores eléctricos y máquina, sin contar las otras necesidades de sostenimiento y aseo; le quedaban á bordo, repetimos, para su defensa y decoro 117, de los cuales eran indígenas 31, y como á éstos había que vigilarlos disimuladamente, para lo cual era necesario eximirles de muchas faenas, resultaban para continuo servicio 86, y hubo que suprimir hasta la guardia militar.

Este era el buque Almirante; esto es, el que, por arbolar la insignia y teniendo que estar en contacto con los extranjeros, convenía sostener en las condiciones más aparatosas.

Sin embargo, todos se habían medido por el mismo rasero, y para cerciorarse de ello basta con que nos fijemos, por ejemplo, en el *Castilla*, que de sus 361 plazas reglamentarias restaban 127, de ellas 33 indígenas.

La elocuencia de los números demuestra, pues, que la Marina no pudo hacer mayor esfuerzo en aquella ocasión; que su desprendimiento rayó en temeridad, exponiéndose á que los barcos fuesen asaltados durante la noche en convivencia con el elemento indígena, como lo fué en pleno día el cuartel de carabineros de Manila, y que coadyuvó á la defensa de aquella capital tanto como el Ejército, puesto que había próximamente en ella el mismo número de artilleros que de marinos.

* *

Una vez en revuelta la provincia de Cavite, fueron aún más valiosos los servicios que prestó la Marina en tierra, sin desatender los peculiares de su instituto ni desamparar las estaciones, pues aparte de las fuerzas desembarcadas en Manila, y las que, dicho sea de paso, aun cuando tan separadas se hallaban de sus centros, fueron siempre

suministradas, municionadas y atendidas por sus buques respectivos, ocupó la Armada los siguientes puestos con el personal que también se expresa:

Polvorines de *Binacayan*: Un capitán de infantería de Marina, un Alférez de Navío (del *Austria*), un teniente de infantería de Marina, un alférez de ídem, un primer condestable, dos sargentos de infantería de Marina, dos segundos contramaestres (del *Cristina* y *Velasco*), seis guardias de arsenales, 35 cabos y soldados del batallón de infantería de Marina, un cabo de mar (del *Austria*), 20 marineros (del *Cristina*), 15 ídem (del *Velasco*) y cuatro ídem (del *Austria*).

Total de marinería y tropa, 81 (de ellos 25 indígenas).

Cañacao: Un comandante de infantería de Marina, un capitán de ídem, un teniente de ídem, un sargento, un condestable (del *Ulloa*), 15 cabos y soldados de infantería de Marina, diez ídem de guardias de arsenales y 20 marineros y soldados (del *Ulloa*). Total, 45 (de ellos diez indígenas). Además, durante la noche iban un condestable y 20 hombres del *Castilla*, y el *Ulloa*, fondeado en aquella ensenada, con orden especial de atender á cualquier alarma que ocurriese allí.

Fuerza de *San Felipe*: Un capitán de infantería de Marina, un sargento de ídem y 30 cabos y soldados del mismo cuerpo.

Porta Vaga: Un teniente de infantería de Marina, un sargento de ídem, un artillero de mar, seis marineros (del depósito del Arsenal) y 12 cabos y soldados de infantería de Marina.

Total, 19 de tropa (seis indígenas) y una pieza de desembarco.

Cúrcel: 12 cabos y soldados de infantería de Marina.

Y por último, en vista de que la poca fuerza de infantería de Marina estaba repartida, se enviaron para custodia de su cuartel y como retén, por si era preciso contrarrestar á la marinería del Arsenal, toda indígena, un teniente de infantería de Marina, un sargento de ídem, 11 cabos de mar y marineros (del *Austria*), 28 cabos y soldados (del *Cristina*), 18 soldados (del *Austria*) y 23 soldados (del *Velasco*).

Total, 83 de tropa y marinería.

El Arsenal tenía completa su dotación fija de 70 hombres, entre los cuales sólo había nueve europeos, y además un depósito de 104, de los que únicamente 14 eran peninsulares.

Los guardias de arsenales, aunque reglamentariamente debían ser 149, no formaban más que 57, pues había 38 en Olongapó, 15 agregados al batallón en diferentes destinos y 10 enfermos. De aquí la necesidad del retén de que acabamos de hacer mención, y de que los cruceros *Austria* y *Velasco* recibieran la orden de tener dispuesto, cada noche uno, un oficial con 20 marineros para acudir en auxilio del Arsenal, si lo reclamaba.

* *

Como se habrá notado, este reparto produjo una nueva sangría en la Escuadra, aumentada con que al pontón *San Quintín*, depósito de pólvora y granadas, hubo que reforzarle su dotación de siete marineros del Arsenal, con seis del transporte *Manila* y otros tantos del crucero *Duero*; así el *Cristina* y el *Castilla* quedaron con 20 hombres menos aún.

Pero todavía se sacaron más: todavía se tripularon el *Rinondo* y otros varios remolcadores cedidos por las Obras del Puerto, y unas lanchitas, la *Concha* y la *Amalia*, que regaló el Casino Español al Ejército, cosa bien irracional, á nuestro juicio, como el que estuvieran indicados para mandarlas capitanes de artillería é ingenieros.

* *

La marinería, tanto europea como indígena, trabajó sin descanso ni desaliento, con entusiasmo la primera y con la fría impasibilidad propia de su raza la segunda; pero dándose el raro caso de que no hubiese una sola desertión entre ella, cosa tanto más de notar cuanto eran frecuentes en el ejército de tierra.

La infantería de Marina estuvo á la altura de siempre.

Las clases se multiplicaron y sostuvieron incólume la disciplina, animando al mismo tiempo á los inferiores con el ejemplo. Los oficiales, entre la escasez de personal y los servicios extraordinarios, llegaron á no poder relevarse en las guardias diariamente, y hubo alguno que tuvo la gola puesta 72 horas, sin que se notase las que había destinado á la comida y al sueño.

Desde aquellos días de triste recordación en que tuvo lugar la gloriosa defensa de la Carraca, no recordamos servicio más penoso ni mayor entusiasmo.

Y si no reconociésemos el peligro de herir susceptibilidades, satisfaríamos de buen grado el vehemente deseo de sacar á plaza algunos nombres; pero ¿cómo hacer excepciones? Si decimos que hubo un González Quintero incansable, que tan pronto se le veía mandando un bote armado como manejando el reflector eléctrico, que ora estaba reconociendo municiones en su calidad de especialista artillero, ora ocupándose del detall de su buque, ora recorriendo la dinamo... y para todo tenía tiempo y suficiencia. Será necesario citar también á un Peral, que no sabíamos cuándo descansaba, siempre dispuesto á hacerse á la mar con su averiado cañonero, sin presentar inconvenientes ni reparos de ninguna clase, y á Lengo, que ya mandaba un remolcador, ya una compañía de desembarco, y para el cual no había dificultades de mareas ni bajíos: donde no podía abordar su bote llegaba él á nado ó con el agua al pecho... y á Alesón, y á Barrera, y á Gómez Rasé, y á Antelo, Estanga, Díaz, Gaztambide, Vázquez, Pou, Rebolledo, Ochoa, Cervera... en una palabra, á todos, sin olvidar los de los cuerpos especiales, porque, si cabe, especialmente se distinguieron.

Por último, los jefes fueron el alma de las operaciones: su previsión, su experiencia, sus conocimientos, y más que nada, su patriotismo, allanaron cuanta aspereza se presentó, y cada cual, dispuesto con la mejor voluntad al desempeño de la comisión más insignificante, realizaba lo que se les encomendaba con el brillo de su prestigio y de su nombre.

Con sólo citarlos se comprenderá que así debía suceder; baste saber que allí se encontraban el General Rocha y los Sres. Warleta (D. José)

Lazaga (D. Joaquín), Santaló, Godínez, Tamayo, Garrido, Rebrul, Robson, Concha, Rodríguez, Oliva, Benavente, Castro, Viniegra (D. Leonardo), Gasterdi, Escudero, Corbacho, Rapallo y Trujillo (D. Ramón).

Ahora bien, si, como acabamos de decir, los jefes fueron el alma, el espíritu que la alentó e inundó en ella las luces del acierto, no fue otro que el Contraalmirante Carlos Roca, á quien costaron la vida los azares y sinsabores de aquella corta pero ruda campaña.

Era el Sr. D. Vicente Carlos Roca persona de buen talento, incansable en el trabajo y que no había dejado de seguir paso á paso los adelantos que la industria ha introducido en cuanto se roza con la carrera: su temperamento, en que predominaba la bilis; su modo de ser seco, huraño, esquivo, áspero y vidrioso... si bien le restaba muchos amigos, era causa de que, en lo concerniente al servicio, todo el mundo anduviese de cabeza, aunque no fuera más que por el deseco natural de ser recibido sin repulsa; de aquí que en las circunstancias difíciles que se atravesaron, tanto por sus acertadas y enérgicas disposiciones, como por la manera de ser obedecido, resultó indudablemente uno de los elementos de represión más fuertes con que tropezaron los revoltosos.

¡Lástima que su extremada debilidad con algunas personalidades y su extraño prurito de negar las cosas de primera intención, para conceder luego mucho más de lo que se le pedía, así como su parquedad en las alabanzas y en las recomendaciones, por el temor sin duda de caer en las ridiculeces extremas, hoy que sólo se vive de la apariencia y de la farsa... le hiciesen desmerecer, y por ende á la Marina, quedando eminentes y notables servicios, no ya sin recompensa, sino ignorados!

Antes de dejar la pluma debemos hacer constar no desconocemos que la obligación de todo militar llega hasta el sacrificio de su vida por la Patria, sin regateos de ninguna clase, y por tanto, que no ha lugar á pedir plácemes, alabanzas y encomios cuando no se ha hecho otra cosa que cumplir un deber; pero el caso que nos ocupa es excepcional, y de ahí el que lo refiramos y ensalcemos: no se trataba de batirse con un enemigo, fuera ó no superior en número, en las condiciones ordinarias de la guerra; esto es, con los elementos que se tienen disponibles, manejados y conocidos, no era cuestión de luchar sin esos elementos, con falta de personal, con escasez de armas, víveres, material y municiones; con desconfianza absoluta de cuanto los rodeaba y á tres mil leguas de la Metrópoli; en una palabra, en circunstancias verdaderamente anormales.

RICARDO DE LA GUARDIA
Teniente de Navío de 1.^a clase.

Disposición importante.



o será indudablemente la que lleve á cabo el Gobierno para normalizar las funciones de la Caja de Inválidos de la Maestranza de los Arsenales, si como creo fué ya aceptada en principio la memoria ó exposición que tuve el gusto de presentar á los Sres. Ministros de Marina y Hacienda.

En este trabajo se manifiesta la urgente necesidad de poner remedio al conflicto que constituyen los 400 ancianos que existen actualmente en los tres Arsenales del Estado, á los cuales se hace preciso seguir abonándoles un jornal que en realidad no pueden ganar, ó despedirlos para que imploren de la caridad pública una limosna á fin de no morir de hambre, después de haber dedicado lo mejor de su vida trabajando en esos establecimientos del Estado.

A evitar semejante conflicto tiende, sin duda alguna, el Real decreto de 20 de Septiembre de 1870, por el cual se creó la actual Caja de Socorros de la Maestranza; pero sin duda por error de cálculo ó carencia de créditos en los presupuestos, sólo consiguió semejante disposición despertar entre todos los operarios el saludable propósito de someterse á un descuento voluntario sobre sus jornales, á fin de conseguir un ahorro seguro para la vejez, ahorro que, en forma de pensión, no ha podido hasta hoy alcanzar más que á un número reducidísimo de los asociados, si bien todos se consideran con derecho á que se les cumpla la promesa que creyeron entrever.

Más de 400 hombres cuya edad excede de sesenta años existen en los tres Arsenales del Estado; y después de seis años que lleva de constituida la Asociación que forma la Caja de Inválidos, tan sólo treinta y seis pensiones ha podido abonar, porque no alcanza á más el interés del capital acumulado, como consecuencia del 1 por 100 de descuento sobre los jornales de 6.000 operarios, que son los que, por término medio, constituyen la Maestranza de los Arsenales.

Para evitar que continúen gravando sobre el presupuesto 400 hombres que por sus muchos años no pueden ganar un jornal, he creído que bastaba con que adelantase el Gobierno á la Caja de Inválidos, en calidad de reintegro y por una sola vez, la cantidad de 600.000 pesetas, puesto que, según mis cálculos, reformando debidamente el reglamento, se podrá abonar una modesta pensión á todos los ancianos, quedando un sobrante anual suficiente para amortizar el capital adelantado en un plazo de quince años.

No puedo considerar práctico ni equitativo que un número reducido de asociados cobre pensiones de dos y más pesetas diarias, mientras otros no tienen esperanzas de obtener semejante beneficio, por más que hayan contribuido con sus descuentos al fondo de la Caja, y juzgo que las pensiones en un principio, mientras la Asociación no tenga el capital necesario para normalizar los gastos é ingresos, deben ser reducidas y en relación con los sacrificios hechos por los obreros, no pudiendo exceder éstas, por término medio, de una peseta diaria.

La necesidad de modificar el reglamento actual de la Caja de Inválidos había sido reconocida por los Capitanes Generales de los Departamentos y por el Consejo superior encargado de administrar esta Asociación; pero, desgraciadamente, sus indicaciones hallaban obstáculos insuperables que, al parecer, ahora serán orillados, gracias á la buena acogida que los Sres. Beránger y Navarro Reverter han dispensado al proyecto aludido.

FERNANDO VILLAAAMIL.
Capitán de Fragata.

VIAJE Á NEW-YORK

DEL

"Infanta María Teresa,"

Alas diez de la noche del 30 de Marzo hallábame en la cámara descansando tranquilamente de los trabajos del día, que había sido ocupado en los ejercicios de desembarco y de tiro al blanco en el fuerte de Lamola; jugaba una partida de ajedrez con el segundo Comandante, cuando vino el oficial de guardia á avisarme que por señales se me llamaba de la capitana. Dirigíme allí en seguida y el jefe de E. M. me comunicó un telegrama de la superioridad en que se me ordenaba salir con urgencia para New-York, donde se me reuniría el crucero *Infanta Isabel*, que desde Cuba se alistaba también, con objeto de asistir ambos á las fiestas que en dicha población se celebrarían al inaugurar un monumento elevado á la memoria del General Grant, para las cuales su Gobierno había invitado á todas las naciones.

Se me prevenía que procurase encontrarme en aquel puerto antes del día 24 de Abril.

Inmediatamente se empezó á disponer el buque para tan larga navegación, y en la tarde del 2 quedó listo. Todos deseábamos emprender un viaje en que se podría probar prácticamente esta clase de buques, atravesando el Atlántico en la estación más peligrosa.

Calmado algo el temporal reinante, en la madrugada del 3 abandonamos el puerto de Mahón, y á pesar del viento frescachón del SO. que nos molestó los dos primeros días, el 7 entrábamos en el de Las Palmas de la Gran Canaria, donde en poco más de veinticuatro horas, trabajando de noche, hicimos todo el carbón necesario. Al amanecer del 9 volvimos á la mar, y aunque los vientos del primer cuadrante nos molestaron los primeros días, nunca faltó el buen humor en la tripulación, entretenida con los trabajos y ejercicios del día y los cantos y bailes de la tarde. El Jueves Santo empezó á bajar el barómetro y á llamarse el viento al Sur, alcanzándonos una tormenta giratoria, cuyo vórtice atravesamos de doce á cuatro de la noche, y que nos obligó á capear la entrada del Norte unas cuantas horas, dándonos á conocer las excelentes condiciones marinerías del buque. Pudimos descansar el Sábado de Gloria, que fué un hermoso día; pero el Domingo de Pascua volvió á alcanzarnos otra tormenta, no tan bien definida, y después de dos días buenos, sufrimos el último temporal del NO. con chubascos de nieve, que hicieron bajar el termómetro á 0°. Desde entonces el tiempo se hizo primaveral, embocamos á las ocho de la mañana del 22 el hermoso puerto de New-York por Sandy-Hook, y saludando á la plaza y á la insignia del Almirante americano al pasar por delante de la Escuadra, dejamos caer el ancla frente á la calle 34, próximos á los buques de guerra extranjeros, que eran el *Talbot*, crucero inglés, y el *Fulton*, francés, á los trece días de nuestra salida de Las Palmas, no obstante haber capeado tres veces.

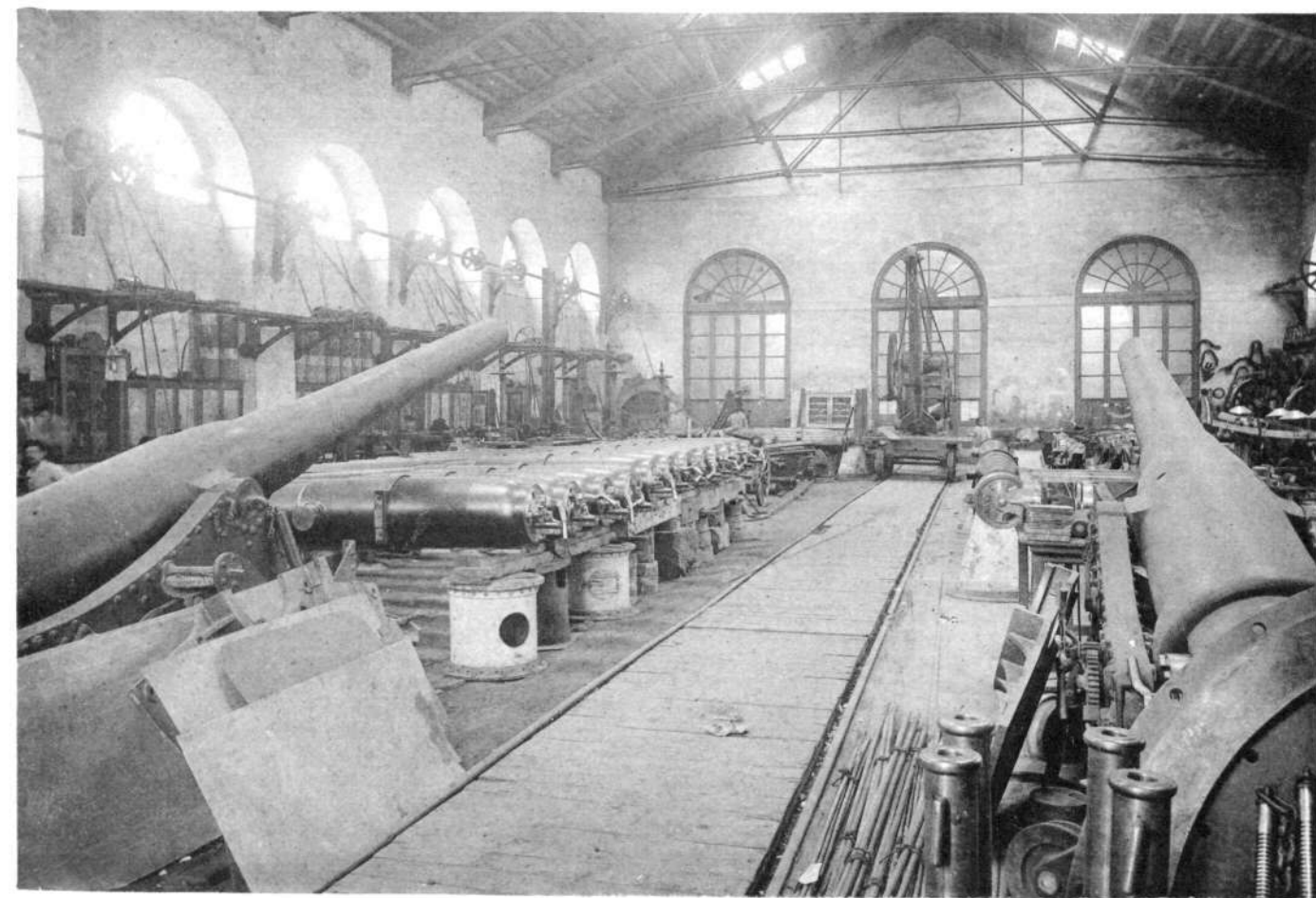
Al que no lo conoce, impresiona la entrada en el soberbio puerto de New-York con el continuo movimiento de innumerables vapores y de la hermosa población, una de las más populosas del mundo, donde se destacan espléndidos edificios, algunos de los cuales tienen hasta veintitantos pisos.

Desde el principio nos recibieron galantemente las autoridades militares, y tocaron la Marcha Real española á nuestro paso por delante de la capitana de la Escuadra.

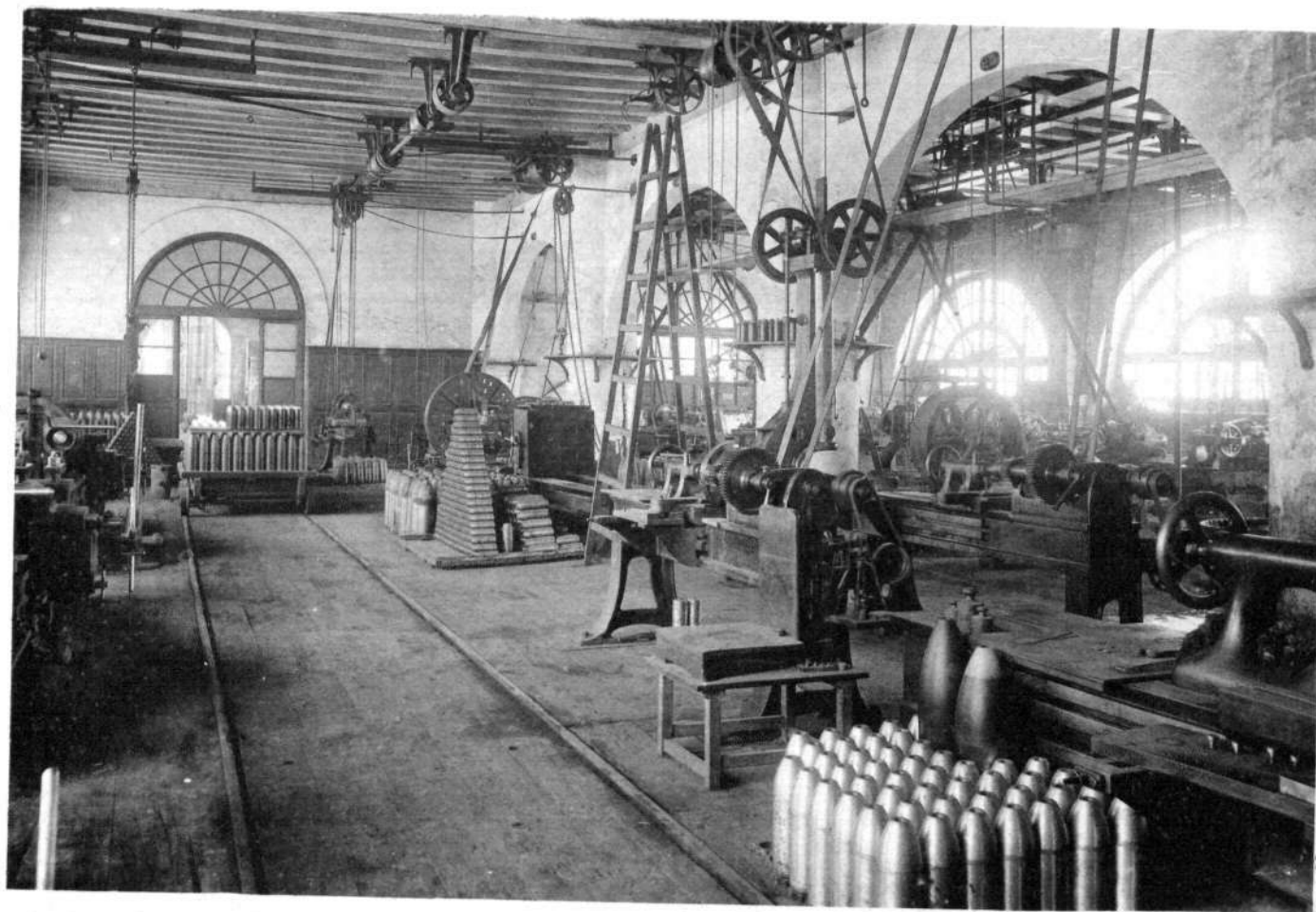
Poco después de haber fondeado se presentó á bordo un dependiente del consulado con la correspondencia, que nos trajo lo que siempre se desea á la llegada á puerto: noticias de nuestras familias. Bajé á tierra para conferenciar con el Sr. Cónsul general;



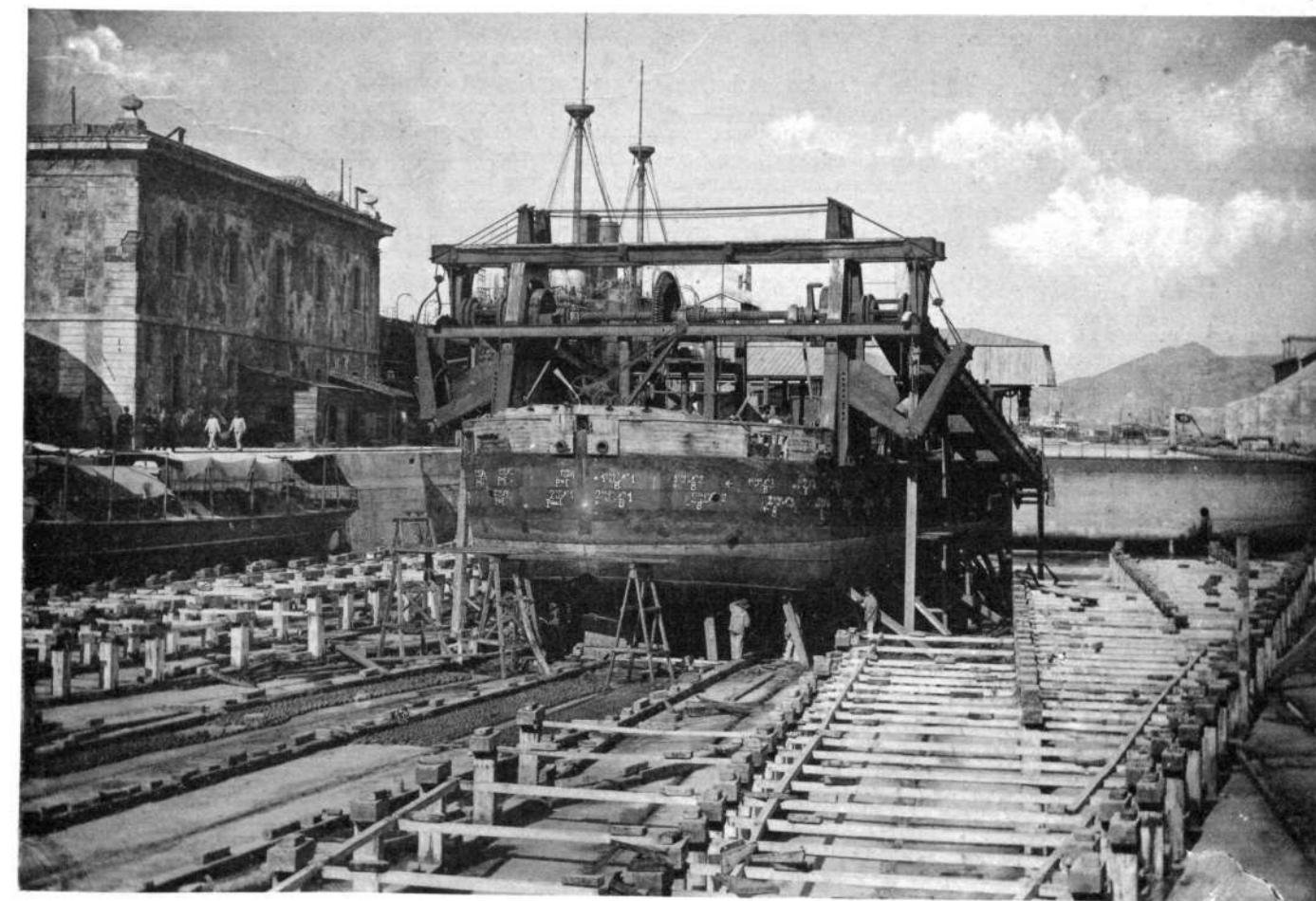
INTERIOR DE LA BRIGADA DE TORPEDISTAS



DEPÓSITO DE CAÑONES



TALLER DE PROYECTILES



DRAGA Y VARADERO



allí me enteré de que las fiestas principiaban el 27, fondeándose todos los buques de guerra con anterioridad frente al monumento erigido á la memoria de Grant, que se encuentra próximo á la calle 129. Al anoecer entró el *Infanta Isabel*, y con su llegada resultaba ser España la nación que enviaba mejor representación naval.

Pocos días nos quedaban para aascar y preparar el buque, á fin de que no desdijese ante los demás, principalmente de los americanos, que, pintados sus cascos de blanco, estaban impecables. Sin embargo, contando con la instrucción, buen desco y entusiasmo de toda la dotación, esperaba hacer desaparecer por completo las huellas que las peripecias del viaje habían impreso, especialmente al exterior.

Al día siguiente vino á bordo el Sr. Cónsul general y el Sr. Garmendía, joven americano oriundo de españoles que, después de saludarnos, nos invitó en nombre de su señora madre á pasar la tarde del domingo en su precioso chalet, situado algunas leguas fuera de la población.

Los Comandantes visitamos á las autoridades civiles y militares, que se nos ofrecieron para lo que pudiéramos necesitar. Recibimos invitaciones de la Junta de festejos para todos los que se celebraron en aquellos días, y los principales Clubs nos ofrecieron sus salones para que los frecuentásemos durante nuestra estancia en el puerto.

Un ayudante del Almirante de la Escuadra me trajo el croquis del fondeadero, señalándonos nuestro sitio con arreglo á la antigüedad de los Comandantes, y las instrucciones para la fiesta naval, en las que se invitaba á engalanar á los buques extranjeros.

En la mañana del domingo 25 pasó por nuestro costado la Escuadra americana, compuesta de nueve buques de alto bordo, y fondearon en el río. A mediodía bajamos á tierra los jefes y oficiales francos de servicio, dirigiéndonos á la estación central de la quinta avenida, donde tomamos el tren que nos llevó á casa de los Sres. Garmendía. A la orilla izquierda del Hudson, y sobre un paisaje muy pintoresco, se destacaba el precioso chalet, en que aquella distinguida familia y algunas otras personas de la buena sociedad americana nos hicieron pasar una tarde agradabilísima. Por la noche asistimos á una comida con que nos obsequió el Sr. Cónsul general en su casa, presentándonos á lo más escogido de la colonia española.

El día siguiente, 26, nos trasladamos todos los buques extranjeros al sitio designado, ocupando la línea *N* del río, enfrente de la Escuadra americana, que estaba fondeada en la otra orilla. El *Infanta María Teresa* destacábase como el mejor de todos los extranjeros y competía con los más poderosos de la Escuadra americana. El día transcurrió cambiándose las visitas de cortesía con el Almirante y Comandantes americanos, y al anoecer, bajo un chubasco, entró el crucero italiano *Dogali*, que fondeó al extremo de nuestra línea.

Amaneció el día 27 bastante desagradable, todos los buques engalanaron y fueron comisiones de jefes y oficiales para asistir á la fiesta en tierra, haciéndose una salva de veintidós cañonazos por todos ellos en el momento que el Presidente de la República pronunciaba el discurso inaugural, y desfilaba ante el monumento el Ejército y milicias en número de cincuenta mil hombres.

A la una vinieron á bordo del *María Teresa* muchas familias españolas y extranjeras para visitar el buque y presenciar la fiesta naval. Esta dió principio por la llegada de los vapores mercantes del puerto, que no bajarían seguramente de 300, y engalanados con sinnúmero de banderolas cruzaron varias veces nuestras líneas. A las cinco se embarcó el Presidente en el aviso *Dolphin*, anunciándose por señales, y fué saludado por los buques de guerra con una salva general de veintidós cañonazos y por los mercantes con sus pitos y sirenas, que atronaban el espacio. Recorrió toda la línea pausadamente, y al pasar por delante de cada barco recibía un nuevo saludo al cañón. A las seis terminaba la fiesta y se despedían nuestros visitantes. Todas las jóvenes se habían adornado con las cintas que usa en la gorra la marinería, y que llevan el nombre del buque. Las habían pedido como recuerdo de la visita.

En traje de gala asistimos los jefes y oficiales por la noche á la recepción que se celebró en el «Union League Club», y donde tuvimos el honor de ser presentados al Presidente de la República por nuestro digno Ministro plenipotenciario, y á la noche siguiente al gran baile que la ciudad de New-York dió en el hotel Waldorf en obsequio á las Marinas extranjera y americana. A nuestra entrada en el salón nos sorprendió agradablemente ver á las jóvenes que nos habían visitado el día anterior cruzando su pecho con la modesta cinta negra del marinería, en que se leía el nombre de los dos buques españoles.

Muy atendidos por toda la comisión, pronto entablamos conocimiento con las damas, á quienes fuimos presentados, y que se distinguen por su gentileza y amabilidad. La especial educación de la mujer americana les permite abordar toda clase de conversaciones; en un círculo de señoras me hablaron de nuestra guerra en Cuba. Yo les manifesté que en la Península todos deplorábamos esta guerra entre hermanos; que las hermosas palabras pronunciadas por su Presidente el día anterior y que grabadas esta-

ban en el monumento de Grant, «Let us have peace», eran el objeto principal de nuestra Soberana y su Gobierno, procurando terminar la guerra con el menor derramamiento de sangre y haciendo todas aquellas concesiones compatibles con la integridad y el honor de la Patria. Sin duda tenían una idea muy equivocada de nuestros sentimientos humanitarios, porque una joven que me escuchaba, y muy bonita por cierto, díjome que, si hasta entonces había sentido simpatías por los insurrectos, las cambiaba desde luego por España. Después del espléndido *buffet*, y á ruego de algunas personas, tocó la banda militar mejicana nuestra popular marcha de *Cádiz*, que entusiasmó á toda la concurrencia al corear los vivas á España. Nos retiramos á las tres de la madrugada, vivamente impresionados por las demostraciones de simpatía y afecto que habíamos recibido.

Con el baile terminaron las fiestas oficiales, y á la mañana siguiente todos los buques volvieron á sus primitivos fondeaderos, dedicándonos á hacer carbón y prepararnos para regresar, tan pronto recibiéramos la orden.

Entonces empezamos á recibir una multitud de invitaciones particulares para banquetes y recepciones, pero tuvimos el sentimiento de no poder aceptarlas todas por haberlo impedido nuestra salida á la mar. No olvidaremos nunca la amabilidad de la señora de Serrano, notable escritora, que tanto afecto demuestra á España en sus escritos, y que tuvo la atención de invitarnos á la boda de una de sus encantadoras hijas; de los señores de López y del banquero señor Ceballos, que nos obsequió con un delicioso paseo por Central Park y una espléndida comida en el Casino.

Por indicación del Sr. Ministro plenipotenciario, pasé á Washington con una comisión de oficiales para saludar al Ministro de Marina, que nos recibió atentamente y nos presentó á los directores del Departamento; recorrimos todo el hermoso edificio, donde están los Ministerios de Estado, Guerra y Marina, y en las pocas horas que en aquella bonita capital permanecimos, sólo pudimos contemplar exteriormente los espléndidos edificios públicos que contiene. Como el tiempo apremiaba, regresamos en la noche del mismo día á New-York, después de haber sido muy obsequiados y atendidos por nuestro digno Sr. Ministro. A pesar de estar ocupados haciendo carbón, todos los días fué visitado el buque por numerosas personas. El jueves 6 fué el día designado por el Sr. Ministro para el banquete que nos dedicó en los magníficos salones del hotel Waldorf, al que asistieron todas las personas más distinguidas de la colonia española y algunas extranjeras; los brindis muy patrióticos que se pronunciaron y que inició el Sr. Ministro, alternados con los acordes de la Marcha Real y la de *Cádiz*, dejaron impresiones muy agradables y esperanzas de que pronto lucirán para nuestra querida Patria días de paz y bienestar.

El Presidente de la Junta patriótica española, Sr. Castillo, que regaló el cañonero *Delgado Pareja*, me indicó que le señalase día para que pudiesen visitar el buque todos los miembros de aquella Sociedad con sus familias, y teniendo en cuenta que algunos no podían abandonar sus obligaciones en días de trabajo, convinimos en que fuese el domingo 8, víspera de nuestra salida; también la banda de música mejicana se ofreció á tocar ese día á bordo, y ya terminado de hacer el carbón, que tanto ensucia los barcos, nos preparamos para recibir á nuestros compatriotas.

Desde la una de la tarde empezaron los botes de ambos buques á conducir á bordo los visitantes, y acudió tan numerosa concurrencia, que á las pocas horas estaba literalmente lleno el buque, pudiendo transitarse por él con dificultad, así que me vi en la precisión de impedir la entrada á una multitud de personas que venían en dos remolcadores, para evitar desórdenes y desgracias al efectuar el desembarco.

El espectáculo á bordo era magnífico; alternando la música mejicana, que tocaba aires españoles, con los coros de catalanes, gallegos y andaluces de la marinería, podía uno creerse en plena tierra española, presenciándolo muchos extranjeros que también habían venido á bordo.

A puesta de sol empezó la retirada con mucho orden, sin que hubiese que lamentar el menor accidente. Entre la concurrencia había de todas las clases de la sociedad, pudiendo calcularse que no bajarían de mil las personas que se reunieron.

Si el sentimiento patrio es tan vivo en nuestra tierra, que cuando nos encontramos en extranjero suelo y vemos ondear en un buque de guerra nuestro pabellón, se demuestra con más intensidad; así pudimos observarlo en ese día, que será por nosotros siempre recordado.

En el viaje que desde Gibara había hecho el *Infanta Isabel* tuvo la desgracia de perder un hombre que la mar se llevó al meter el foque; al saberlo la colonia española abrió una suscripción, y reuniendo una cantidad no despreciable, la entregó al comandante del buque para que fuese remitida á la madre del desgraciado marinería.

Al siguiente día, 10, abandonamos aquellas aguas, despedidos desde los muelles próximos por muchas personas que agitaban sus pañuelos, y por un remolcador que, lleno de gente, nos hacía las mismas demostraciones, acompañándonos hasta la estatua de la Libertad.

Regresábamos a España contentos y satisfechos por tantas atenciones recibidas, no sólo de la colonia española, sino también de muchos extranjeros. Especial mención merecen nuestro digno Ministro, Excmo. Sr. D. Enrique Dupuy de Lome, y el Cónsul general, Excmo. Sr. D. Arturo Baldasano y Topete, que, así como sus distinguidas señoras, nos colmaron de obsequios y atenciones, no extrañándose que con su admirable tacto hayan sabido captarse el respeto y simpatías de españoles y extranjeros.

El tiempo, en nuestro viaje de regreso, se presentó desde el principio favorable; sólo un día nos detuvo algo la niebla, que tan general es en aquellas latitudes, pudiendo a los once días escasos de nuestra salida avistar la deseada costa española y fondear en Mahón el día 24 de Mayo, sin ninguna novedad.

JOSÉ MORGADO

Capitán de Navío,

Comandante del Infanta María Teresa.

Ferrol 10 de Junio de 1897.

LOS PROBLEMAS DE ECHEGARAY

Hemos recibido la siguiente carta del eminente dramaturgo:

«Sr. D. Pedro Novo y Colson.

Mi distinguido y buen amigo: Recibo su apreciable y estoy enteramente conforme en que la *Sección de problemas* debe terminar. La idea, como usted declara con su acostumbrada lealtad, de usted fué exclusivamente.

Yo no hice otra cosa que ceder a sus repetidas instancias y a sus amistosos ruegos.

Ni podía desairar al distinguido y respetable Cuerpo que usted representa, ni podía negarme a cumplir su deseo de usted, a quien siempre tengo especial satisfacción en complacer.

Soy como siempre su amigo y seguro servidor, Q. S. M. B.,

JOSÉ ECHEGARAY.

Volvemos a reiterarle las gracias al amigo ilustre por el cariño y el entusiasta interés que ha demostrado hacia nuestra Marina de guerra, y uniendo EL MUNDO NAVAL ILUSTRADO sus aplausos a los que la milicia del mar prodiga a una de las más legítimas repeticiones de España, damos por terminada esta sección.

EXPOSICIÓN GENERAL DE BELLAS ARTES

I

GENERALIDADES—EL PREMIO DE HONOR—LA ESCULTURA

La pintura de historia ha muerto, ¡viva la pintura de género! Tal exclamación resume y compendia el carácter distintivo del certamen que actualmente tiene lugar en los amplios salones del Palacio de la Castellana. Al recorrerlos se nota ante todo la desaparición casi total de aquellos pajes, princesas, reyes, magnates, obispos y pecheros, cuyas hazañas legendarias evocadas por la fantasía de nuestros artistas revivían en dilatados lienzos. En su lugar burgueses, soldados, obreros, mendigos y mujerzuelas solicitan nuestra atención con los hechos más vulgares é insignificantes de la vida contemporánea. Las grandiosas páginas de la historia descansan olvidadas en los plúteos de las bibliotecas, mientras la grey pictórica busca la inspiración en las gacetas de la prensa popular.

Aunque no con tanta decisión y unidad de pensamiento, también la escultura sigue el ejemplo de su hermana mayor, y en vez de dar forma corpórea a las graciosas creaciones de la mitología pagana, a las severas imágenes del Cristianismo ó a las figuras heroicas de pasados tiempos, prefiere el arte plástico, en la mayoría de las ocasiones, emplea el bronce ó el mármol en eternizar los tipos más prosaicos cuando no miserables, que jamás se creyeran dignos de tal honor.

Ni el espacio de que puedo disponer ni la indole de estos artículos me consienten entrar en el terreno de la metafísica de lo bello y de la filosofía técnica para investigar las causas de semejante revolución artística, analizar sus causas y efectos é indicar los peligros que tales tendencias llevan consigo. Me limitaré, pues, a hacer constar que la Exposición general de Bellas Artes de 1897 es la más naturalista de cuantas se han celebrado hasta hoy, y que no es aventurado pronosticar que las sucesivas han de dar quince y raya a la presente en cuanto a trivialidad, vulgaridad y hasta grosería de los asuntos, disminuyendo de día en día el número de artistas que crean que lo real no excluye a lo ideal y que se puede ser tan realista como Rembrandt y Velázquez y ejecutar obras que impresionen tanto al espíritu como la inestimable *Resurrección de Lázaro* ó la maravillosa *Rendición de Breda*.

Esto en cuanto a la parte filosófica de las obras expuestas; en cuanto a la parte formal, es preciso confesarlo: salvo honrosas y brillantes

excepciones y considerada en conjunto, la pintura se presenta este año desaliñada y escasa de mérito, superándola la escultura en cuanto a la perfección técnica se refiere.

Bien quisiera detenerme en hacer un minucioso examen crítico descriptivo de todos los cuadros y obras plásticas que figuran en los doce salones destinados al objeto; pero no siéndome permitido escribir un par de nutridos volúmenes, limitaré mi tarea a tratar sólo, y muy a la ligera, de aquellos trabajos más notables que sobresalen entre las 142 esculturas y las 1.185 pinturas, dibujos y grabados expuestos, haciendo notar algunas omisiones y deficiencias del Jurado calificador, que a pesar de la competencia y buen deseo que es preciso reconocer en todos sus individuos, no ha logrado ponerse de acuerdo en alguno de sus fallos con lo que esperaban los inteligentes y demandaba la pública opinión, en lo cual, después de todo, no ha hecho más que seguir la tradición de semejantes tribunales desde los más remotos tiempos.

Sentados estos precedentes, procede ahora, antes de estudiar por separado la escultura y la pintura, contestar a una pregunta que está en todos los labios al tratar de la actual Exposición, cual es la de si en ella hay alguna obra digna del ambicionado *Premio de honor*.

Veamos ante todo la opinión oficial, ó sea la del Jurado, expuesta en unos cuantos pliegos de papel manuscritos, algunos de ellos bastante ilegibles, que el público ha podido ver pegados a los muros del vestíbulo del Palacio de Bellas Artes.

De tales documentos se desprende que, sometido a votación el punto de si había lugar a la concesión de la medalla de honor, el Presidente, D. Rafael Conde y Luque, y los Sres. D. Modesto Urgell, D. Ricardo Navarrete y D. Fernando Arbós contestaron afirmativamente, pronunciándose en favor del escultor D. Agustín Querol; otros seis jurados, los Sres. D. Francisco Alcántara, D. José Nogales, D. Luis Sáinz, don Serafín de Avendaño, D. Manuel Ramírez y D. Juan Peyró, concedieron su voto al pintor D. Joaquín Sorolla, y el resto, ó sean los Sres. D. Mariano Benlliure, D. Cipriano Folgueras, D. Antonio Parera, D. Mateo Inurria, D. José López Salaberry y D. Joaquín Pavia, optaron por que el concurso se declarase desierto, lo cual ciertamente no creo que pueda decirse por falta de aspirantes.

Tenemos, pues, que el Presidente oficial, Director de Instrucción pública, un jurado de la sección de pintura, otro de la de escultura y otro de la de arquitectura, consideraron digno del ansiado premio al autor del grupo *La Tradición*, que seis vocales de la sección de pintura adjudicaron el lauro al creador del cuadro *La Investigación*, y que cuatro escultores y dos arquitectos prefirieron no otorgar recompensa alguna, evitando así el compromiso de tener que decidir entre los dos contendientes.

¡A cuántas reflexiones y comentarios se presta la extraña decisión del Jurado! Mas como no entra en mi ánimo dar autoridad a hablillas cuya exactitud no puedo comprobar, y como el Sr. Rodrigo Soriano ha dicho en *El Imparcial* algo que, aunque en tono jocoso, pudiera explicar en parte lo sucedido, acataré la santidad de la cosa juzgada; trataré el asunto en el terreno meramente artístico, y allá se las hayan los jurados con su conciencia.

Es indudable que *La Tradición* debe considerarse como obra de mérito que revela el gran genio de su autor y que ha contribuido a colocarle en el lugar eminente que con justicia ocupa entre los escultores españoles, pero no es menos cierto que el referido grupo, presentado en la Exposición nacional de 1887, mereció por decisión unánime del Jurado ser recompensado con una primera medalla, y el que ahora se exhiba de nuevo esculpido en mármol y vaciado en bronce, no le da derecho a volver sobre el acuerdo anterior concediéndole el premio de honor por ser diferente la materia empleada en la reproducción.

Genio y facultades artísticas tiene sobradas el Sr. Querol para realizar obras que sobrepasen si cabe en mérito a *La Tradición* y con ellas aspirar al logro de su deseo, sin necesidad de exhibir otra vez el conocido grupo, dando lugar a suposiciones poco favorables para el justo renombre de que goza en el mundo artístico.

Las demás esculturas expuestas por el artista tortosino consisten en cuatro bustos, retratos notables por la vida y la expresión que el señor Querol ha sabido imprimirles; un grupo titulado *La Fe conduciendo a la inmortalidad la víctima del deber*, que recuerda por su disposición y marcado carácter decorativo algunas obras de la escultura italiana contemporánea destinadas especialmente a adornar monumentos funerarios; una figura que personifica la ciudad de Manila, que debe ser colocada en la base del pedestal de la estatua de Urdaneta, lo cual explica su especial actitud, y dos grandes mármolos de dos metros ochenta centímetros de altura, *El Genio* y *El Estudio*, que han de formar parte del frontón del edificio destinado a Museos y bibliotecas nacionales en el paseo de Recoletos, en las cuales, si bien se nota alguna incorrección, ha de tenerse presente la gran altura a que han de estar situadas, que alterará notablemente su disposición al ser contempladas desde abajo, perdiéndose los excesivos detalles que avaloran a ambas esculturas. Por lo demás, en todas las obras expuestas por el señor Querol se reconoce su maestría, completo dominio de los medios técnicos y marcado carácter naturalista, que debe restringir mucho cuando se ocupe de la iconografía monumental de gran tamaño.

Indicadas someramente las obras de uno de los aspirantes al premio de honor, parece lógico decir ahora dos palabras acerca de las de su contrincante el conocido pintor valenciano D. Joaquín Sorolla. Once lienzos ha enviado a la Exposición, en los cuales demuestra una vez más sus facultades excepcionales para sobresalir en los diversos géneros que comprende el arte pictórico. Tal vez esta misma abundancia ha perjudicado al artista notablemente, pues la atención del público, solicitada por tan diversos asuntos magistralmente ejecutados, vacila en adjudicar la preferencia, formándose opiniones contrapuestas según los gustos personales de cada cual, que realiza el objeto de su predilección con detrimento de los demás, impidiendo formar una opinión decisiva.

Algunos de los jurados que votaron al Sr. Sorolla para el premio de honor inscribieron únicamente en su papeleta el nombre del pintor, pero supongo que estarían de acuerdo con sus compañeros que expresaron que la obra que debía ser premiada era la titulada *Una investi-*

gación, y en mi concepto estuvieron acertados en la designación, porque aquel grupo del Doctor Simarro y sus discípulos, iluminados por la doble luz del crepúsculo vespertino y de un mechero de gas, es una maravilla de ejecución de acertado claroscuro y de colorido sólido, justo y sobrio. La ilusión es completa: los personajes parecen respirar y vivir, y esto explica por qué tal cuadro, sin asunto trascendental, atraiga al público tanto o más que el denominado *Trata de blancas*, que tiene un fondo filosófico del género dramático que más puede impresionar a la muchedumbre que contempla emocionada a las infelices víctimas del vicio, dormidas sobre los duros bancos de un vagón de tercera, caminando con la indiferencia característica de tan desdichados seres hacia nuevas y peligrosas aventuras. De las cualidades técnicas que avaloran el cuadro es difícil dar idea en pocas palabras; la obra está bien pensada, bien compuesta, maravillosamente ejecutada, y a pesar de lo atrevido del asunto, no da lugar a que las personas timoratas tengan que apartar de ella la vista, como acontece en otros cuadros de la Exposición.

Rival de las dos anteriores es la pintura *Mis chicos*, que reproduce las risueñas fisonomías de los hijos del Sr. Sorolla, caprichosamente colocados sobre el dintel fingido de una puerta. Es verdaderamente una composición graciosa, de colorido sumamente agradable y en la que el artista demuestra su maestría para expresar los efectos de la luz. Si de este cuadro pasamos a los retratos, nos encontraremos con el del Doctor Simarro, que es la realidad viviente; el de la Sra. D.^a M. R. vestida de labradora valenciana, de ejecución fina y delicada; otro de don A. de L., que es un primor de elegancia y de ejecución que recuerda las mejores obras de algunos retratistas ingleses de nuestros tiempos, y sobre todos el inestimable *Retrato de D.^a María Guerrero* en el traje con que representó *La niña boba*, ejecutado de tal suerte que, al analizarlo, el recuerdo del príncipe de los pintores españoles acude en seguida a la memoria del crítico.

Como si todo esto no fuese bastante, y aun sobrado, el Sr. Sorolla exhibe *La Pepiá*, graciosísima gitana andaluza, *La parra* y *Un patio del Cabañal*, dos cuadritos llenos de luz y de vida, y una vista de *El cabo de San Antonio*, enriquecida con esos tonos brillantes, decididos y algunas voces hasta agrios que caracterizan las costas de la Marina de Alicante.

Con tantas y tan buenas obras no me extraña el juicio unánime del público y de la prensa en favor del artista valenciano, a quien el Sr. Rovira, crítico de *La Correspondencia de España*, titula «el amo de la Exposición»; lo que sí me sorprende es el voto del Jurado... Y no digo más porque el espacio disminuye a medida que aumentan las cuartillas, y me he propuesto tratar en este artículo de la escultura, a la que sólo podré dedicar unos cuantos renglones.

Comenzando por los artistas premiados, nos encontramos a la cabeza de ellos con el Sr. Blay, que ha obtenido una primera medalla por su obra *Al Ideal*, grupo agradable de una jovencilla desnuda, conducida por una matrona que le enseña el camino de las regiones sobrenaturales. Las figuras están bien ejecutadas; mas encuentro reparable algún descuido en los pies de la muchacha, en la que, en cambio, sobran ciertos detalles naturalistas impropios de la idea de pureza que debiera caracterizar la escultura tan generosamente recompensada por el Jurado.

Agraciados con segunda medalla figuran: el Sr. Trilles por su estatua *El barquero*, robusto joven desnudo, bien modelado; que recuerda en su actitud al gladiador Borghese del Museo del Louvre, y al que sólo fuera de descansar mayor expresión del esfuerzo necesario para vencer con el remo la resistencia del agua. Sigue el Sr. Alsina, que ha presentado la figura de un hombre desnudo cubriéndose la cara con ambas manos, a la que titula *Remordimiento*, y que demuestra un estudio concienzudo del modelo. En completa desnudez aparece también la estatua denominada *Desolación*, del Sr. Roselló, difícil de juzgar en conjunto, a no ser desde un sitio elevado, pues representa a una mujer tendida en el suelo en actitud desesperada, presentando escorzos por doquier se la contemple. Creo, sin embargo de esta dificultad de examen, que es obra concienzuda, sobriamente ejecutada y digna del premio obtenido. Lo mismo debo decir de la *Lavandera*, airosísima y gallarda figura, bien movida y ejecutada, que honra a su autor el señor Monserrat. Como modelo de escultura grandiosa, sin efectos rebuscados, admirablemente movida y de buena ley en su conjunto y detalles, puede citarse *La campesina y la vaca*, grupo del Sr. Vallmitjana Abarcá, digno continuador del glorioso renombre de su familia, a quien tanto debe el arte escultórico contemporáneo.

Y con esto llegamos a las terceras medallas adjudicadas a las obras siguientes: el *Pudor*, estatua femenina del Sr. Borrás Solana, bien dibujada y completamente desnuda, a pesar del título que la distingue. *Lamentos*, grupo en bronce, del Sr. Carretero, representando un niño ciego guiado por un perrillo, obra que no traspasa los límites de una honesta medianía, como les acontece también al *Figaro*, de M. Laurel, el grupo *Sin pan!*, del Sr. Oliver, y a la estatua denominada *En la escuela*, de un materialismo grosero y mal oliente, del que quisiera saber que había renegado su autor el Sr. Galán, que demuestra condiciones para cosas de mejor gusto y mayor importancia. Son, en cambio, obras finas, agradables, bien pensadas y ejecutadas, el *Descanso*, del Sr. Castaño; el *Mono de imitación*, debida a D. Enrique Marín, graciosa figura juvenil de un muchacho haciendo equilibrios con una manzana colocada en la frente, y el *Sueño de amor*, que, aunque de no gran originalidad en el pensamiento, pues representa la consabida doncella a quien un geniecillo murmura al oído risueñas ilusiones, es un buen estudio de desnudo, siendo, en mi concepto, en la obra del Sr. Bilbao superior a la otra la figura del mensajero amoroso; y mejor que las dos, aunque menos llamativo, otro grupo del mismo artista titulado *Los mártires*, y notabilísimo en alto grado el relieve *La visión de Fray Martín*, que emula con los mejores del infortunado Susillo. Para terminar con los premios de tercera clase, mencionaré: *La fuga del oso*, en la que el Sr. Ríos ha reproducido con gracia la actitud un tanto cómica de un bohemio aprestándose a correr tras la fiera escapada; *Aquiles moribundo*, de Borrás, crispado y retorcido en demasía, y *Solos!*, grupo de mendigos de un realismo espeluznante que parece

ser la preocupación que domina al autor Sr. Atché, pues en *La muerte del Rey Juan II de Aragón*, otra escultura expuesta, en mi sentir de mayor valía que la premiada, el artista catalán se ha complacido en expresar con todo su horror los últimos momentos del anciano monarca, sin omitir detalle que pudiera hacer más espantosa la escena. También ha merecido un tercer premio el Sr. Pota por un relieve decorativo en plata que no debiera haberse incluido en la sección de escultura.

En cuanto al Sr. Vancell, artista meritísimo laureado en otros certámenes, únicamente ha logrado ser propuesto para una condecoración por la correcta y bien estudiada figura de *El amor interesado*.

Menciones honoríficas ha concedido el Jurado veintisiete, algunas de ellas bien injustificadas por cierto; pero en la imposibilidad de ocuparme de todas, sólo diré que merecían una medalla mejor que otras que las han obtenido, el Sr. Valera por el relieve *Dafnis y Cloe*, escena mitológica de un realismo elegante; el Sr. Garnelo y Alda, que exhibe una figura de mujer titulada *¿Verdad?*, muy expresiva, sentida, bien dibujada y acabada de extremos, y los Sres. García Díaz, Camarón, Quiles y Serra, autores de las estatuas *El gladiador herido*, *En el campo de Troya*, *El genio trágico* y *Aquiles*.

Pero si los artistas mencionados y algún otro de que no puedo ocuparme a pesar de mi deseo tienen sobrados motivos para estar quejosos del fallo del Jurado, ¿qué diremos de los omitidos en absoluto a pesar del sobresaliente mérito de sus obras?

Figura entre ellos en primer lugar el Sr. Marinas, artista de reconocida fama, autor de infinitas obras notables, laureadas en España y en el extranjero y que en el actual certamen, a más del primoroso grupo *Los pescadores pescados*, ha expuesto la estatua en bronce de *Legazpi*, grandiosa, gallarda, bien pensada y estudiada, de gran efecto monumental, a la que la opinión inteligente cree por unanimidad merecedora de un primer premio. Digno compañero de desgracia es el Sr. Alcoverro, cuyo justo renombre me dispensa de todo elogio, que con la escultura denominada *El valor* y *En la pelea* ha acreditado una vez más que sabe pensar, dibujar y modelar como un verdadero maestro. También han sido injustamente postergados el Sr. Viciano, que ha aportado al concurso la vigorosa figura de un almogávar, titulada *Desperta ferro*; el señor Amutio, creador del grupo *Amor verdadero*, clásico, correcto y de líneas elegantes, que causan agradable impresión en el espectador, lo mismo que la estatua de la *Melancolía*, del Sr. Alvarez Blanco.

Y perdónenme los escultores, algunos de ellos meritísimos, a quienes yo también he omitido en esta ligerísima reseña, que es apenas un poco más que una lista de obras expuestas. Por hoy he de terminar, y concluyo dejando la pintura para el siguiente artículo.

A. DANVILA JALDERO

C. de la R. Academia de San Fernando.

CUENTOS

CARMELO

Yo navegaba entonces de *tercero*, me dijo Rosendo Gómez, el narrador de esta historia, en la barca *Aguila*. Salimos de Málaga para Valparaíso y Lima. El capitán era D. José Cebada; Pastor Pérez iba de primer oficial, y además diez y seis hombres, incluyendo a los *mamalones*; esto es, al mayordomo, cocinero y muchacho de cámara... Buen capitán, buen barco, buena gente, poco nos preocupaba el tener que montar el Cabo de Hornos en invierno, y los novatos nos alegramos de adquirir el derecho, según nos decía en broma el capitán, de poder *escupir por barlovento*... El *ranchito* era inmejorable, como que el armador tenía fama de ser uno de los caballeros más rumbosos de Andalucía.

Llevábamos unos veinte días de mar casi sin haber tenido que tocarle al aparejo; la mar bella, el tiempo inmejorable, apenas si alguno que otro chubasco nos ayudaba a salir de la insupportable monotonía de la navegación.

Una tarde empezó a bajar el barómetro. El cariz se puso amenazador, y aunque el viento era calma chicha y no cesaba de caer agua menuda, el capitán, hombre muy previsur, preparó el barco marinera-mente para recibir un temporal, quedándonos con las gaviotas en los terceros rizos, trinquetilla y mesana de capa.

A las diez de aquella noche desfogó el ciclón. En mi vida he visto ni viento más furioso ni mar más gruesa y arbolada.

Nos pusimos a capear mura a babor, pero era tanta el agua que embarcábamos por la proa y tan repetidos los enormes *cáncamos* de mar que en el *tajamar* rompían, que todos, de capitán a paje, mirábamos con ansiedad el buen gobierno del *Aguila*, temerosos de que si nos alcanzaba por el través uno de los golpes de mar, nos quitara el gobierno y nos inundara y destrozara. El *Aguila* podía considerarse como un barco valiente y marinero; pero íbamos algo sobrecargados, y de ahí nuestros temores.

Tres días, que fueron de prueba, nos aguantamos con la capa cerrada. Al cuarto amainó el tiempo, y por último se entablaron las brisas generales del SE. fresquitas, pero claras y sostenidas.

Recuerdo que era un martes por la mañana cuando yo me encargué de la guardia de alba. Llevábamos orientado todo el aparejo portable, esto es, principales, juanetes, sobres, alas y rastreras de barlovento; el tiempo hermosísimo, los horizontes despejados y claros. Al hacer la descubierta creí observar una vela por estribor; la miré con el ante-
ojo y me convencí de que en efecto era un barco; me parecía, sin em-



EXPOSICIÓN DE BELLAS ARTES



LOURDES.—CUADRO DE GARNELO ALDA.
(Alto 2,78 metros, ancho 4 metros.)

bargo, que llevaba muy poco aparejo... En esto subió el capitán, le di parte de la ocurrencia, echó un anteojo y me dijo:

—No le has visto bandera larga?

—No, señor;—repliqué—creo que no lleva bandera.

—Pues vamos a reconocerla.

Se acercó el capitán al timonel, le dió un par de cuartas de andar y nosotros braceamos por sotavento.

Pronto estuvimos á su costado y pudimos ver que era un barco como de 700 toneladas, de tres palos con aparejo de brickbarca, los masteleros de gavia rendidos, sin botes, con las casetas de la cubierta destrozadas, el costado pintado de negro y tan excesivamente calado que parecía medio lleno de agua; en la jarcia de mesana una bandera inglesa amorronada, señal de pedir auxilio tan expresiva para los marinos. Desde luego comprendimos que se trataba de un buque abandonado.

Acortamos de vela, nos atrasamos y pudimos convencernos de que no había gente, á lo menos en cubierta.

Como el tiempo estaba tan hermoso, la mar tan llana y estábamos tan cerca, le dije al capitán:

—Parece un barco abandonado...

—Eso parece—me dijo.—Como las circunstancias son tan favorables, no me opongo á que vayáis á bordo á curiosar. Por lo demás, no es creíble que haya nadie á bordo...

Nos pusimos en *facha* y se *arrió* un bote que yo patroné, tripulado por tres marineros.

Así que el bote atracó á la barca, dejamos en el bote al proel; los otros dos marineros subieron conmigo.

¡Qué desolación! La escotilla mayor estaba abierta, como si la gente, antes de abandonar el buque, hubiera sacado algo de ella. Por toda la cubierta sólo se veían astillas, tablones rotos, barricas desfondadas, botellas, pedazos de cristal; me acerqué á la boca de la escotilla y grité con toda la fuerza de mis pulmones: «¿Hay alguien abajo?» grito que repetí en ese inglés chapurrado que saben todos los marineros. Pero nadie contestó á mis gritos.

—¿No ve usted que no hay nadie? Con sólo mirar á la cubierta se comprende que se llevaron hasta el gato...

Bajé á la cámara del capitán; todo estaba en ella intacto. Sobre la mesa había una lámpara, cuadros que parecían retratos de familia colgados en los mamparos, dos bancos atornillados junto á la mesa y cuatro camarotes por banda con las puertas abiertas y corridas las cortinas. En el aparador que ocupaba el testero de proa aún había vasos, botellas y piezas de vajilla...

Me dirigí hacia el camarote del capitán con objeto de ver si estaban allí los cuadernillos de bitácora ó alguna otra clase de papeles, para saber el nombre del buque, pues no lo tenía en la amura, y el de la popa estaba ya debajo del agua.

De pronto oímos un grito extraño, una especie de quejido débil.

—¿Oye usted?—me dijo uno de los marineros, que se ocupaba en meter en un saco todo cuanto encontraba digno de *saqueo*.—Se fué la gente y se dejaron olvidado al gato...

—¿Cómo gato?...—exclamé yo.—Eso no es un gato... Siganme ustedes.

Entré en el camarote de donde parecía salir el quejido, y vimos tirados en el piso un biberón hecho pedazos, unas medias y un pañolón de mujer. Volvimos á oír el grito que salía de la litera alta, y pudimos contemplar el cuerpo de una mujer que estrechaba entre sus brazos un niño de pecho como de ocho á diez meses.

No parecía muerta, pero al acercarnos y tocarla, nos convencimos de que lo estaba.

Era una joven como de veintiséis á veintiocho años, muy rubia, y, á pesar de la palidez cadavérica y de tener cerrados los ojos, nos pareció muy linda. El niño era demasiado pequeño para sostenerse solo, así que sólo se movía gateando, tendido sobre el pechito, entre los brazos de la madre, dando de vez en cuando gritos inarticulados, como si ya no tuviera alientos para llorar...

Lo saqué de la litera, vi que estaba casi yerto, con el vestidito empapado, y las carnes tenían no sólo la blancura, sino la frialdad del mármol.

El traje de la madre (porque, sin duda, aquélla era la madre) estaba también chorreando, lo que me hizo suponer que madre é hijo habían estado sobre cubierta expuestos á los rociones y que no haría mucho tiempo que habían bajado al camarote, sin duda para morir acostados.

Discurrían los marineros indignados, sin acertar á comprender cómo hubiera hombres de mar capaces del abandono de una mujer, y mucho menos de una madre con una criatura de pecho... ¿Quién era aquella infeliz?

Yo procuré tranquilizarlos diciéndoles que los accidentes de mar son imprevisibles y muchísimas veces inexplicables, que muy bien podía ser aquélla la mujer del capitán, el cual acaso hubiera muerto en los primeros momentos de la catástrofe sin darle tiempo para poder confiar aquellos seres queridos á ninguno de sus subalternos, que tal vez murieran todos al arriar los botes, ó más bien, con la prisa del abandono ocurrido en medio de la noche oscura, los de los botes de proa los supondrían á popa y á la inversa.

Le di el chiquillo al tío Bartolo, el más viejo de los marineros, me quitó mi paletó para que lo envolvieran en él, para abrigarlo, porque la pobre criatura tiritaba de frío y lloraba con fuerza como si el contacto de aquellas manos rudas, pero templadas, le hubiera infundido nueva vida.

Recorrimos el buque en todos sentidos, y nada encontramos que nos pudiera dar luz sobre su nombre.

¿Qué hacer con el cadáver de la joven?

En el *Aguila* no teníamos capellán que pudiera rezar el oficio de difuntos: tirarla al agua sin ceremonias religiosas ¡casi nos parecía una profanación!

Nos aterrorizaba la idea de tocar aquel cadáver. Así es que, considerando que bien poco había de tardar el buque en sumergirse del todo, me pareció que aquél era su más decoroso ataúd.

Por eso, dirigiéndome al tío Bartolo, que con el chico en los brazos esperaba mi resolución, le dije:

—No sabemos si esa mujer era ó no católica... De todos modos, era cristiana... ¿Nos vamos á ir sin rezarle algo, como si se tratara de una perra? ¡Conque, fuera gorros!

Nos arrodillamos, nos descubrimos, y con toda devoción se rezó el credo, la salve y dos padrenuestros por la salvación de su alma, murmurando el tío Bartolo, que llevaba la batuta, un *requiescant in pace* á la conclusión de cada rezo, reminiscencias de cuando fué monaguillo en su niñez.

Nos metimos en el bote con nuestro botín, y al acercarnos al *Aguila* levanté en brazos al pequeñuelo para que lo vieran desde á bordo.

—¿Qué diantre es lo que traes?—preguntó el capitán.

—Un chiquillo—le contesté, y abrí un poco el paletó para que le vieran la carita.

Atraqué, subí con el niño en brazos y los marineros se arremolinaron todos para admirar una cosa tan inesperada. Al capitán, que bajo una corteza ruda era un corazón de oro, se le saltaron las lágrimas, y me preguntó:

—¿La madre queda muerta en la barca?

—Sí, señor; allí queda...

—¡Dios la haya perdonado! Vamos, ¿y tú entiendes algo de la manera de gobernar estos muñecos?

—¿Qué sé yo! Y eso que tengo ya dos chiquillos míos; pero la verdad es que, como siempre está uno en la mar, no entiendo lo suficiente... Se me ocurre, sin embargo, que como el chiquillo parece yerto, necesita abrigo, y como tendrá hambre, es preciso que coma...

—¡Bueno, bueno!—dijo el capitán.—Llévatelo abajo y *arráncalo* como mejor sepas; no subas, no hagas guardia, ni te ocupes de otra cosa que del mocito.

Me lo llevé corriendo á mi camarote, llamé al mayordomo para que me ayudara á manejar aquello que se me iba entre las manos...

Con mucho más gusto hubiera yo tomado la *empuñadura de barlovento del tercer risa á la gavia* que manejar aquellos trapos.

Por fin, entre el mayordomo, el tío Bartolo y yo conseguimos quitar alfileres, desatar cintas y desunir trapos. El chiquillo lloraba como un becerro; yo sufría creyendo que lo lastimábamos; pero el mayordomo decía con mucha calma:

—No se apure usted; yo bien sé lo que son los chiquillos; lo malo es cuando no lloran... En ellos el gritar es robustecer los pulmones...

—¿Está usted bien seguro?

—Reteseguro. Figúrese usted que tengo nueve hijos...

Así que estuvo el nene bien envuelto y abrigado en la más nueva de mis camisetas de lana, fué el mayordomo á calentar una poca de leche condensada, y entre tanto yo, con el chiquillo en la falda, esperaba su comida.

Bajó á verlo el capitán, y me dijo:

—¿Cómo va el galopín? ¿Qué edad tendrá?

—Me parece—le contesté—que no llega al año.

—¡Menos de un año!—exclamó.—¡Extraños designios los de la Providencia! ¡Pensar que marineros rudos, que hombres en todo su vigor sucumben y que sólo se salva un niño de teta! Esto viene á ser como cuando la mar destruye en su furia un poderoso acorazado y en la cresta de la ola más formidable juguetea una gaviota...

En esto llegó el mayordomo con la leche caliente y una cuchara; quise yo darle de comer...

En vano; el chiquillo lloraba y pateaba y la leche se iba por mal camino; nada, que yo no sabía...

—Déme usted acá—dijo el mayordomo.

Lo tomé, se lo puso en la falda y se dió tan buena maña, que al poco rato dormía el chiquillo en mi litera con el sueño tranquilo de un ángel.

Este sueño reparador nos infundió á todos esperanzas. El angelito siguió comiendo y durmiendo; pero ¡qué apuros los nuestros para lavarlo y sobre todo para vestirlo!

El chiquillo era lindísimo: en mi vida había yo visto unos ojitos tan azules, tan grandes y tan bonitos.

Algunas veces cuando después de lavarlo muy bien en un bañito con una esponja fina, lo echaba sobre mi litera para jugar con él, se me humedecían los ojos al recordar lo que harían mis niños en mi casa.

Ellos estaban lejos de mí; ¡pero tenían el dulce cariño de una madre, mientras este desgraciado!...

Como no tenía la criatura más ropa que la que trajo puesta, el capitán y todos los de la cámara dimos camisetas de tela fina de algodón y unas camisetas de lana y los timoneles le hicieron á proa unos *trajecillos* para que se pudiera mudar con frecuencia.

No se puede usted imaginar el cariño que inspiró á todos los de á bordo.

Cuando en los días de buen tiempo lo subía yo á cubierta y lo echaba sobre una alfombra para que gateara y pateara al sol, venían todos los marineros á verlo y no se cansaban de besarlo y acariciarlo.

Pero ¡ay! todo lo grato es de poca duración...

Un día se puso malo el chiquillo, yo creo que de los dientes; le dieron unas convulsiones que á todos nos asustaron; por fortuna, escapó de ese peligro.

Una mañana que lo dejé durmiendo muy sosegado en mi litera, me subí para entrar de servicio. Sería poco más de la una, cuando se acerca el mayordomo conmovido á la escala de guardia, y me dice:

—D. Rosendo... el pobrecito de Carmelo ha ido á reunirse con su madre.

Le habíamos puesto Carmelo para que estuviera bajo el amparo de Nuestra Señora del Carmen, patrona de los marineros; lo bautizó *sub conditione* el capitán, pues decía:

—Bien sé yo que ya lo estará; pero no tengo la certeza de que sea válido el bautismo protestante: en fin, lo que abunda no daña, y en todo caso, al llegar á tierra podrían arreglar ese asunto los curas.

—¿Qué ha pasado?—grité todo conmovido.

—Pues nada, que el chiquitín *lió el petate*.

Corrí á mi camarote.

Allí me encontré á D. José ensimismado y sin apartar la vista del

angelito; yo no me pude contener y rompí á llorar como una mujer... La verdad es que yo le había tomado mucho cariño, que Carmelo conocía mi voz, me sonreía, me echaba los brazos así que me acercaba á él... Además, en mi fuero interno estaba decidido á adoptarlo y á que hiciera el papel de mi tercer hijo; conocía bien á mi mujer, y estaba cierto de que sería para el huérfano la madre más cariñosa.

—¡Pobrecillo! —dijo el capitán.—Y yo que, á pesar de ser un viejo solterón, estaba decidido á adoptarlo! Se conoce que la pobre madre lo echaba de menos por allá. Después de todo, ¡quién sabe si le ha convenido más irse al cielo! ¡Para lo que le esperaba en este mundo pícaro!

No me fué posible, aunque lo intenté, ocuparme de los preparativos para el entierro de Carmelo.

El tío Bartolo fué quien se ocupó de todo; con gran esmero se cosió un primoroso saquito de lona; le pusieron el trajecito más aseado, le cruzaron las manitas sobre el pecho, peinaron aquellos rizos tan rubios y tan sedosos, y antes de coser el saco, no hubo uno solo de aquellos rudos marineros que no entrara en mi camarote y no besara enternecido aquella carita de ángel.

Eran las doce de la mañana de un hermoso día tropical; el sol brillaba en todo su esplendor; la brisa fresquita, la mar llana. Todo contribuía á que el buque, al ir con mucha *salida*, levantara montañas de blanquísima espuma. La mar azul y tranquila y el cielo tan despejado formaban extraño contraste con los rostros contraídos y las caras tristes de los espectadores de la escena que se iba á representar.

Han transcurrido años... muchos años... y todavía creo oír resonar en mis oídos y en mi corazón el extraño ruido que hizo al caer desde la *foldilla* al agua aquel saquito... Todos estaban conmovidos; se apercibió de ello el capitán, y aun cuando íbamos á *rumbo hecho*, para distraer el ánimo impresionado de la gente, gritó:

—¡*Alas de habor fuerat! ¡A estribor mayor y gavia, á habor trinquete y velacho!*

Cada cual corrió á su puesto para obedecer estas órdenes, y en el resto del viaje nadie volvió á tomar en boca el nombre del tan querido como inocente y desgraciado Carmelo.

E. J. BUTRÓN

Barcelona 1.º de Junio de 1897.

(De la obra inédita *La mar y los marineros*.)

*

EL PÁJARO DEL MANICOMIO

Suí á un carruaje de alquiler y en media hora llegué á las puertas del asilo.

Un criado me condujo á las habitaciones del director del establecimiento.

La escalera que yo había ganado rápidamente, era mezquina como la de cualquier casa de vecindad, provista de un pasamanos de nogal. Mi guía abrió bruscamente una mampara y, separando el portier, me dijo:

—Puede usted pasar. Este es el despacho del director.

Di algunos pasos por la estancia y me detuve. Encontré sólo, y recuerdo que me alegré de esta circunstancia.

Yo me sentía dichoso en el despacho del célebre doctor alienista.

Era una salita alegre y limpia en donde nada revelaba la presencia del médico. No había allí esos cuadros de cartón-piedra con modelos anatómicos que producen extraños escalofríos en los profanos. A la izquierda de la puerta de entrada abríase una ventana ancha, con una persiana caída, por entre la cual, y separando las tabletas verdes, miré el fondo del jardín del manicomio, triste y desierto, y la calle arenosa formada por negros álamos y aquellas huellas humanas recientes aún...

Indudablemente habían terminado las horas de recreo de los asilados, porque nadie turbaba la decrepita majestad de aquellos linderos; ni el más débil grito, ni el más tenue soplo de aire, ni el trino de un pájaro, ni el rumor de una fuente... Allí todo parecía encerrado, hasta el silencio.

Volví los ojos al despacho del doctor. Reparé entonces en la mesa de ébano, en las sillas relucientes cubiertas con tapetes de *crochet*, acaso la aburrida labor de las hijas del médico en las calladas noches del invierno, y en la estera pajiza y tersa que cubría el suelo.

De pronto, como el volante disparado de un reloj ó como el torrente de acordes que lanza una caja de música, rompió súbita y ruidosamente á cantar un pájaro en aquel santuario, con un desahogo y una desvergüenza y un aplomo increíbles. Detrás de mí había una puerta que comunicaba á otra pequeña habitación, en la que hasta entonces no había yo reparado, por entre cuya cortina medio corrida penetró un rayo de sol que fué á encender ráfagas de oro en la tapadera del tintero de cristal y de allí subió saltando hasta un Cristo de marfil que descansaba sobre una ménsula de palo santo. Y aquel rayo de sol corrióse por toda la plávida escultura, prendió como una especie de aureola de llamas sobre la diadema de espinas del Crucifijo, y desapareció.

Yo me aproximé á este gabinete con cierta precaución... En el centro de una ventana abierta, entre dos macetas de flores, pendía una jaula y encerrado en ella gorjeaba el canario que me había comprometido á descorrer la cortina.

—¡Dios mío! —me dije.—¿Si estará loco también ese pájaro?

*

Pero empezaba yo á impacientarme. Llegué junto á la mesa, y observando sobre un libro abierto una pequeña fotografía, la cogí y me puse vagamente á contemplarla.

—¡Veo que le gusta á usted esa joven! —oí que me decían con acento burlón.

Volvíme rápidamente. El doctor me observaba sonriendo.

Después abrió uno de los cajones de la mesa y, colocando el retrato entre las páginas de un cuaderno, me dijo:

—En primer lugar, amigo mío, diré á usted lo que siempre digo á mis jóvenes alumnos: no confiéis del todo en la mujer, porque la primavera es traidora. La época de las flores es la estación de las calenturas...

Y tomando un aire serio, repuso:

—La persona cuya imagen reproduce esta fotografía constituye un caso singularísimo de la locura humana. El más hábil alienista difícilmente descubrirá un rasgo ó un signo en la fisonomía de esta mujer que revele el desarreglo mental que sufre. Fíjese usted —añadió alargándome la cartulina— en ese rostro plácido y tranquilo, en esa mirada vivaz y arrobadora, y dígame usted si encuentra ahí la imagen oscura ó la visión conturbada que acusa la demencia.

Yo examiné entonces la fotografía con emoción y curiosidad.

Aquella mujer tendría á lo sumo veinte años. Sus ojos negros y rasgados eran brillantes, pero tímidos. El rostro ovalado debía tener ese color moreno encendido, suavemente verdoso, del tipo andaluz. Eran sus cabellos de esos que destellan reflejos azules en fuerza de ser negrismos, y su boca dibujaba una expresión de sensualidad y candidez que me impresionó.

En efecto, nadie diría que aquella mujer era una loca.

*

El doctor, como respondiendo á mi pensamiento, ahogó un suspiro y repuso:

—Es una de mis pobres enfermas. ¿Quiere usted saber ahora cómo determino este desorden cerebral? Parece cosa de risa! Puede afirmarse que es una locura por indagación.

Su historia es triste, pero de accidentes cómicos. Esa señorita pertenece á la clase acomodada. Vivía en el seno de una numerosa familia, compuesta de sus padres, de una tía materna solterona, de una hermana política del padre, que se quedó viuda siendo muy joven, y de la abuela del marido de esta cuñada.

En la casa, supongamos que aquélla fuera una casa, la ocupación de todos consistía en prodigar cuidados á la que ahora es mi enferma; en dirigirla con la solicitud más cariñosa, y muy especialmente en aconsejarla...

La niña, como todos la llamaban, era una de esas jóvenes de las que se dice que «tienen mucho partido».

Los padres, sin dar tregua al consejo, encarecían á esta pobre criatura que procurase tomar estado con un hombre de sólida posición; la tía, enemiga jurada de los hombres, esforzábse en argucias y sofismas para desvanecer estos proyectos casamenteros, declarando desde la mañana hasta la noche que las mujeres cuando tienen de qué vivir no necesitan contraer nupcias; la cuñada, con una obduración digna de mejor causa, jurábale á todas horas que la felicidad de toda hija de Dios estriba en el matrimonio, y hasta hay quien dice que á veces extendiéndose en largas disertaciones sobre los deliquios espirituales que nacen de este sacramento, y la abuela de nadie, especie de dispensera de la casa, referíale en los ratos confidenciales de sus labores las historias de las santas, de cuyas noticias biográficas resultaba que casi todas procedían del estado honesto.

La desgracia de esta señorita fué que en pocas semanas tuvo diez ó doce pretendientes, y tan luego como aquella sensible y solícita parentela dióse por enterada de ello, comenzaron las reflexiones, advertencias, consejos y máximas que todos juntos y por separado consideraron como indispensables para labrar el porvenir de la pobre niña. Esta, lejos de pensar como la abuela, veía en el matrimonio el áncora de su salvación, y procurando descubrir por el estilo de una carta la sinceridad del afecto de uno; por las frases de otra el talento y la rectitud de éste; por la constancia en seguirla á todas partes el mayor grado de cariño de cada uno de por sí; contando á todas horas quién había pasado más veces por la calle; cuál era el que miraba y sonreía con más dulce expresión; si aquél vestía con más natural elegancia ó éste resultaba con aire más distinguido; y luego los informes sobre la posición de éste; las noticias sobre la vida alegre de aquél; uno que era médico y pretextaría de sus visitas para no hallarse en casa; otro que era militar, ¡qué bien! pero tendría un genio inaguantable; Pedro que ya era talludito; Pablo que era demasiado joven para ella, ¡qué lástima! si tuviera algunos años más... Juan que hacía el amor de una manera tan displicente, ¡como si todo se lo mereciera! y unido á tanta cábalas el no poder averiguar algunos misterios personales de todos ellos...

Nada; que había que continuar indagando, sin decir que no ni que sí; y discutiendo sobre la cuestión de intereses con papá; sobre el carácter y la figura del pretendiente con la madre; sobre la profesión y el mayor lustre de una carrera con la tía y sobre la moralidad y las ideas religiosas con la abuela sin nietos...

¡En fin, amigo mío, que se volvió loca!

—¿Pero esa historia es posible? —pregunté yo con el mayor asombro.

—¡Oh! tan cierta como usted la oye. La muchacha hizo de la cabeza corazón y del corazón no hizo caso, y aquí la tiene usted, ó mejor dicho allá, tras aquellos viejos álamos que ahora empiezan á balancearse; en un cuartelillo de planta baja que desde aquí no puede usted descubrir y que fué hace años el famoso invernadero de los Padres Agustinos.

—¿De suerte, doctor, que no espera usted salvar esa niña?

—Por lo pronto, sí. Hace ya tiempo que se viene indicando la mejoría, cada vez más acentuada; y yo he ofrecido solemnemente á sus padres que, de no sobrevenir un contratiempo, allá para la primavera...

—¿Y cree usted que no volverá á sus indagaciones?

—¡Ah, eso ya es otra cosa! Nada puedo afirmarle. ¿Quiere usted saber la razón de ello? Voy á decírselo en pocas palabras. Temo cuando llegue la hora crítica de salir de aquí, temo que esa pobre niña que

ha juzgado á las muñecas con su corazón no sepa hacia dónde debe dirigirse...

El canario empezó de nuevo á cantar su aria favorita.

—¡Entonces, doctor,—exclamé yo—la infeliz tiene menos instinto que un pájaro! Si abre usted aquella jaula de fierro que ese otro loco sabe hacia dónde ha de ir...

El doctor me enseñó sus dientes blancos y largos: ¡como los de un perro!

ROQUE F. YZAGUIRRE

El autor dramático.



El autor dramático! ¿Qué le parece este tema?

—Muy curioso. Lo he estudiado bien—respondí.

—¿Bajo qué puntos de vista?

—Bajo todos ellos. Y serán útiles mis ojeadas á muchos jóvenes que sueñan con las glorias escénicas.

—¿Útiles para desilusionarlos?

—Para que sepan lo que les aguarda y midan sus facultades. No he de ser pesimista, ni insistiré en la opinión que di hace años á un amigo que solicitaba mi apoyo para que le admitiesen su drama en el Español. El recordará que le dije:—Sepa usted antes mi historia: Yo escribí mi primera obra en un camarote; la traje á Madrid y logré que se leyera y estrenara en seguida, librándome de un largo calvario; luego estrené otras varias con éxito satisfactorio, y por último, acabo de celebrar mi beneficio con la 30.^a representación de *La bofetada*. En vista de estos antecedentes, ¿debería yo tener más estímulos que usted para seguir escribiendo?

—Sin duda.

—Pues bien, estoy resuelto á dejar el teatro, porque después de tantas luchas y de tanto *fósforo* consumido, me juzgo derrotado en el combate.

—¿Y lo convenció usted?

—No, señor.

—¿Tampoco á mí.

—Entonces, súpese á los jóvenes ilusionados y escúcheme pacientemente. La primera labor de todos los autores es encontrar y *elegir asunto*: difícilísimo principio, pero el más grato: como que depende de la propia voluntad y del propio entendimiento. Muchos autores ignoran que de esta elección depende también casi siempre el éxito ó el fiasco; porque en todas las obras se derrama igual suma de ideas, de buen decir, de artística ficción, de humanismo y de poesía; pero si el asunto es malo, ocurre lo que con la tierra estéril, que no brotan las semillas.

—¿Innegable!

—Encontrado el asunto, corresponde hacer el *plan*: empresa magna también, pues cualquier error, el más pequeño extravío en la estructura, proporciones, desarrollo y desenlace, conduce al temido fracaso.

—¿Y después?

—Después de fabricar este importante *guión*, se coge un papel blanco y se escribe: Acto primero.—Escena I... como cabeza del diálogo escueto que el público necesita escuchar con deleite, para que nos perdone lo que le ha costado su asiento. De este diálogo debe surgir, al par que la acción, la pintura de los caracteres: aquella, única, clara, viva, interesante: éstos, humanos, gráficos, sostenidos; pero no bastan tales vencimientos, porque, *otro sí*, cada personaje debe de hablar como quien es, al punto, que la dicción más pura se trueca fácilmente en defecto grave, y una frase sublime en jarro de agua... Pero, logrado este nuevo triunfo, de poco le valdrá al autor si, embelesado, alarga las situaciones ó repite conceptos ó discurrea ó filosofa medio minuto más del justísimo límite, porque tales *delicias de Capua* permitirían al público *volver en sí*, esto es, libertarse de la sugestión escénica... Supongamos que el autor prudente no se ha deleitado con su prosa ó verso, y que también dominó ese escollo. ¿Lo creería usted en salvo? ¡No! Fáltale mucho camino... porque ¿dónde me deja usted las *forzadas** de que el desarrollo sea lógico y verosímil, las entradas y salidas de personajes todas justificadas, los finales de acto todos calientes y *agudos*, y la trama siempre impenetrable? Pues todavía, una obra así, repleta de sucesivos aciertos, podría hundirse en la escena última.

—¿Cuándo?

—Cuando su desenlace artístico y hermoso fuera menos original y bello que el presentado por el público.

—Tiene usted razón. Ahora *pálpelo* la dificultad de hacer una buena obra dramática.

—Pues supongámosla hecha. El autor lleva su obra á un empresario. Mucho se ha escrito sobre lo que cuesta este trámite: tiempo, influencias, cachaza, etc... Démosla por admitida.

—Entonces procede la lectura.

—Sí, y desde la lectura hasta que se levanta el telón para su estreno, cualquier autor, viejo ó joven, bueno ó malo, sale hecho un maestro en el arte de *templar gaitas*.

—Ya, ya...

—Pero éstas son interioridades, pláticas de familia, porque puede decirse que fuera de nuestros parientes más próximos, sólo los actores ambicionan que triunfemos, que nos aplaudan y luchan á este fin con heroísmo: son nuestros fieles aliados, que jamás huyen ante la borrasca que los defectos de la obra desata sobre sus cabezas... ¡Y cuántas veces estudian un papel intimamente convencidos de que lo silbarán! Esta admirable abnegación que su oficio les impone nunca se elogiaría bastante... Pero llegamos al *estreno*, á la noche temida, en que ha de saber el autor que no es un Shakespeare, como habían supuesto en su casa, ni un arbusto, como creían los del gremio literario.

—¿Qué exageración!

—De todo hay... según que estrenen Fabio ó Silvio.

—No comprendo...

—Ya lo sé. Usted se figura que todos los autores riñen la batalla en condiciones iguales.

—Está claro.

—Está turbio.

—Expresé gráficamente esa diferencia.

—En dos palabras: el público se dice al ocupar su asiento:

—¿Conque Fabio se *digna*...?

—¿Conque Silvio se *permite*...?

Y al primero le escucha lleno de fe, le consiente una larga exposición sin vida, pero base de los caracteres; fluctúa mucho antes de protestar lo inhábil, y aprovecha los momentos felices para aplaudirle y aclamarlo. En fin, sostiene lo que creyó; no le gusta confesarse engañado.

—¿Y respecto á Silvio?

—Respecto á Silvio, del que no lleva opinión formada, sucede al revés. Le escucha al principio indiferente, le pide *acción* desde la primera escena, le intercala toses en el texto y se hace el sordo largo rato antes de batir palmas débiles, como si adelantase dinero con pocas garantías, y sólo al final se decide á reconocer los méritos inesperados de la obra; porque el público, aunque influido, es siempre noble y justo.

—Pero esas influencias tendrán una causa lógica: el mérito, los antecedentes del autor, sus triunfos numerosos.

—Así ocurre, aunque con excepciones que son injustas.

—Ya comprendo. Se refiere usted á la atmósfera que les haya creado la prensa. Supone que ésta puede hacer los éxitos.

—No, señor. La prensa, mejor dicho la crítica, no puede, aunque eche el alma, convertir un fiasco ruidoso en un éxito de verdad... Pero le es muy fácil empequeñecer y aun anular legítimos triunfos.

—¿De qué modo?

—Agrandando los lunares que toda obra humana contiene; poniendo en solfa ó parodiando el argumento y las situaciones culminantes, efecto seguro, pues sabido es cuánto suelen gustar las parodias que se hacen de los mejores dramas. Inventando, por malicia ó distracción, frases que perjudican y que no constan; que tal personaje hizo ó dijo lo que ni dijo ni hizo, ó que sus entradas y salidas son injustificadas, sin demostrarlo; otras veces, en fin, al atacar la obra de buena fe, porque sienten el arte negativamente, ó cuando menos al contrario del público que la aplaude.

—Todo eso es verdad.

—Pues bien, el periódico que inserta esa crítica llega á su casa de usted, á la mía y á la de otros cien mil que no han asistido al estreno. Y, no ya esos innumerables lectores que esperan con el juicio en suspenso para amoldarlo al de su diario favorito, sino hasta usted y yo, que estamos en el secreto, deducimos si la obra es buena ó mala, si hemos de verla ó no por lo que aquel nos dice.

—¿Innegable! Así infiero que á los autores conviene mucho la amistad de los críticos. Esta empresa parece fácil, porque son pocos.

—Muy pocos; pero se equivoca usted al suponerle facilidad á la empresa. No es la estimación ni el cariño del crítico lo que puede valerlos sus elogios á *outrance*. Estos elogios necesitan arrancar de una base que el autor astuto va formando lentamente, sin perder ripio. Consíguelo merced á pequeñas cantidades de incienso que nadie le niega, y obtenido de todos repetidas veces, cada uno nota al fin su armonía con los demás: luego la costumbre hace ley y queda sancionado para *in eternum* que Fabio es una eminencia, una gloria, sin que nadie proteste, como cuando se dice: el gran Newton, el dulcísimo Bellini, el invencible Alejandro, el sabio Salomón, etc. Logre usted esa eufonía... y échese á dormir.

—Cuidado, amigo, no le tachen de envidioso.

—Cuento con ello, porque es la tapadera de todas las bocas... Yo á nadie aludo, pero el tipo existe y podría cantársele:

Eres, Fabio, como autor,
un viajero de tercera,
que siempre vas en primera
con billete de favor.

—Entonces, imítele usted.

—Me conformo con... envidiarlo.

—¿Y después del estreno?

—Después del estreno, los autores, si han sido aclamados, se creen dichosos, bendicen á la Providencia y á toda la humanidad: calculan por el número de las llamadas á escena los grados del éxito legítimo que consiguieron, y sólo les preocupa el qué dirá de ellos la prensa al día siguiente.—¡Dios mío!—exclaman casi todos.—¿Cuántos lunares hallarán en la obra? ¿Cuántas duchas heladas verterán sobre este triunfo? Si ha sido un fiasco, murmuran:—¡Santo cielo! ¿Me creerán un homicida? ¿Pedirán mi cabeza por haber escrito un drama?

—¿Y cree usted que un autor puede revolverse contra la crítica de sus obras en algún caso?

—¡Nunca! pues al público le repugna toda manifestación de inmodestia descarnada. El que se empeña en sostener su talento ó infalibilidad increpando con ira ó lástima á los incrédulos, se pone en ridículo y nada consigue.

—¿Y cuando la crítica es una sátira chabacana?

—Tampoco debe de acudir el autor á argumentos escritos para responderla, sino á cualquiera *otra clase de argumentos*.

—¿Es decir que al crítico no puede replicársele jamás?

—Jamás en defensa de una obra propia; pero le confieso lealmente que hoy es raro que á un autor se le ofrezcan ocasiones para quejarse de la crítica, pues si bien ésta propende al apasionamiento, en cambio hay autores cuyo amor propio es un tiburón que con nada se le satisface. Seamos justos.

—De modo que...

—Ya conocemos las dificultades de hacer una obra buena (y se necesitan *dos* para ganar el título); digamos que son muchos los que desertan después de honrosas campañas, y que hasta Fabio también huye porque su gloria se eclipsaría antes de encontrar el vellocino de oro y porque está harto (como los demás) de arrojar al océano cuanto ela-

EXPOSICIÓN DE BELLAS ARTES



BATALLA DE TREVIÑO.—CUADRO DE D. VÍCTOR MORELLI.

(Alto 4,50 metros, ancho 7 metros.)



bora su talento. ¡Tal es el radicalismo cruel del arte dramático! De un cuadro mediocre que contenga una cabeza ó un dedo bien hecho se recorta el trozo y aquel dedo ó cabeza le valen al pintor dinero y nombre. Pero un drama aclamado y rehenchido de poesía, de sentencias, de esplendores y tesoros literarios no tiene trozos recortables, ni páginas salvadas. Si le falta un *punto* para ser OBRA MAESTRA, arrójense la íntegra al olvido, mezclada con los abortos más viles. ¿Quién conociera hoy el *Juan Lorenzo*, esa admirable joya antiteatral, si no hubiera sido de García Gutiérrez? Sepan, pues, los jóvenes de marras que sólo un genio excepcional como un Tamayo ó un talento universal como Echegaray pueden enseñorearse del escenario español.

—¿Y vivir de él?
—¡Eso nunca!
—Conozco más de cinco que se enriquecen.
—¿Autores de drama?
—De comedias y piezas graciosísimas.
—¡No me los nombre!
—¿Por qué?
—¡Porque dentro del arte pertenecen á un partido contrario al mío y se hallan hoy en el poder gozando del presupuesto!
—¿Cómo?
—Digo que antes mandaba *Hércules* en la escena y ahora gobierna *Demócrito*. El público no quiere llorar, sino reír... y ¡hace perfectamente!

PEDRO DE NOVO COLSON

ANÉCDOTAS Y CHISTES HISTÓRICOS (1)

Señas infalibles

D. Fernando Daoiz y Guendica, que murió á principios de este siglo de Teniente General de la Real Armada, fué de corpulencia extraordinaria.

Como Teniente de Navío servía en el *Trinidad* en tiempos del Rey Carlos III, cuyo barco formaba parte por entonces de la escuadra española en América ó Filipinas.

Mi abuela materna, sobrina y ahijada de aquel marino, deseaba participarle su concertado matrimonio, é ignorando cómo dirigirle la misiva, puso en el sobre:

Al capitán más gordo, del navío más grande, del Monarca más poderoso.

El gracejo del sobre avivó el celo de los servidores del Conde de Oñate, cartero mayor del Reino por entonces.

Transcurrido más de un año, recibió la señora contestación de su padrino dándole su enhorabuena y enviándole generoso presente de boda.

Bajado del cielo.

Hace años que, visitando los suntuosos monumentos de Granada, fui una tarde á la catedral; al penetrar en ella arrojé el cigarro que fumaba; apresurábase á recogerlo un pobre que se hallaba á la puerta; pero un charrán que salía del templo cogió en el aire la punta del habano. Entonces exclamó el pobre, admirado de aquella destreza:

—Oye, *endino*, ¿has bajado del cielo por esa colija?

Gil Blas, asistente.

Juan Horcajo, asistente de mi hermano, había sido tantas cosas á los veinte años, (postillón de diligencias, grumete en los vapores de la Transatlántica, periodista, como él decía por repartir los diarios de Madrid, cocinero, etc., etc.), que le llamábamos Gil Blas.

En la última campaña del Norte se dictaron penas severísimas para evitar el merodeo en los acantonamientos.

Las partidas volantes carlistas impedían el aprovisionamiento de las tropas, y los oficiales se contentaban con la ración de etapa; no obstante, el buen asistente siempre ponía algún bocado fino en la mesa de su amo.

Cierta día se presentó el coronel en el alojamiento, codicioso sin duda de saborear las destrezas de Gil Blas, en ocasión de sacar éste un pollo con tomate.

—¡Pillo!—exclamó el jefe.—¿De dónde has tomado eso, que no lo hay en el mercado?

—Señor, ¡se vino!—contestó impertérrito el asistente.

El mismo asistente se presentó un día á servir la mesa con las manzanas ennegrecidas.

—Guarro, ¿de dónde sales?—le preguntó su capitán.

—Mi amo, de *husear á la patrona*.

Juan Horcajo es hoy un rico cosechero en la Rioja.

EL MARQUÉS DE ROZALEJO

Á comprar rosarios.

Cuando las Cortes españolas mandaron á Italia una comisión de treinta á cuarenta diputados en busca del Rey D. Amadeo, llevaba en-

cargo Ruiz Zorrilla de pronunciar un sentido discurso ante Víctor Manuel.

Llegaron á Génova á bordo de la *Numancia*, y primero que ellos llegaron los periódicos de Madrid; en dichos periódicos se publicaba íntegro el discurso.

Esta diablura fué causa, como debe suponerse, de que se redactase otro con gran sigilo entre Navarro Rodrigo y Romero Robledo.

Nuestros diputados, sin duda por espíritu de corporación, recorrían la ciudad en grupos numerosos, lo que inspiró al Marqués de Salamanca esta frase:

—¡Parecéis una estudiantina española!

Entre ellos iba el chistoso presbítero Alcalá Zamora, muy aficionado á las bromas y al culto estético.

Un día que había concertado con otros ir á lugares bien profanos, le salieron al encuentro varios gentileshombres que el Rey eligiera para que acompañasen y sirviesen de guía á los diputados españoles. Aquél procuró evadirse cortésmente, pero no pudo conseguirlo.

—*Signore, ¿dove vuol andare?*—le interrogó uno de ellos al hallarse en el portal.

Nuestro cura, disimulando su disgusto y con hipócrita unción, contestóle:

—*A comperare rosarii.*

Y, guiado á la mejor tienda, tuvo efectivamente que comprar rosarios, con despecho de Satanás.

Augusto Ulloa, que se hallaba encargado de presentar á todos en cualquier parte, decía siempre:

—*Il signore Alcalá Zamora, eccellente parroco.*

—*Il signore Victor Balaguer, eccellente trovatore.*

Y así á los demás.

Un general y un diputado.

Cuando llegó el momento de acompañar á España á D. Amadeo, se nombró una comisión especial compuesta de los Sres. Ulloa, Rius, Marqués de Sardoal, Balaguer, General Rosell, el Duque de Tetuán y Valera.

Esta comisión saludó primeramente al Príncipe Humberto en Milán, también á Manzoni, y luego se detuvo en Turín aguardando al Rey electo.

Allí, para ahuyentar el *spleen*, jugaron al *baccarat*, y el General Rosell perdió todo el dinero que llevaba.

El Marqués de Sardoal fué quien se lo ganó.

Días después narraron delante de ellos este gracioso cuento:

«El marido de una *prima donna* leía en el gabinete de su casa un periódico en alta voz y, entre otras cosas, dijo:

—*Il generale X... a perduto una bataglia.*

La *prima donna*, que borbaba á su lado, exclamó dulcemente:

—*¡Ah! sí, lo conosco; m'a f... fastidiato in Napoli.*

A lo que el marido replicó con dignidad:

—*Ma non interrompa per tan piccola bagatella.*»

Recordando el cuento, cada vez que se nombraba al Marqués de Sardoal, decía el General Rosell:

—*¡Ah! sí, lo conosco; m'a f... fastidiato in Torino.*

Entre los de la comisión el Duque de Tetuán fué el único que huyó del juego y de las alegrías. Su formalidad y buena conducta quedaron acreditadas y... recompensadas, pues á su regreso á España le nombraron Jefe del Cuarto de D. Amadeo.

El orador de las Estaciones.

El 26 de Diciembre embarcó el Rey con su comitiva en la *Numancia*; el 30 llegó á Cartagena, y allí supo el asesinato del General Prim, que le impresionó hondamente.

El día 1.º salió para la corte.

El Gobierno le había prevenido en todas las estaciones una ovación; las autoridades pronunciaban discursos que el Rey oía y aprobaba en silencio.

Uno de los de la comitiva le dijo:

—Dígnese contestarle V. M.

—No sé el español—replicó D. Amadeo.

—Pues háblele en italiano—repuso el otro, con afán de hacerle más agradable al pueblo.

—¿Para qué, si nadie ha de comprenderme?—añadió el Rey.

Entonces Echegaray conjuró el conflicto encargándose de improvisar un discurso de réplica en cada una de las estaciones.

Todos fueron diferentes, pero todos venían á decir esto mismo:

—«¡Aquí lo tenéis! al hijo del Rey caballero, del Rey galantuomo, que ha dado la libertad á Italia y ha hecho la unión de aquellos Estados. ¡Aquí lo tenéis! que viene á España afanoso de engrandecerla; es un Rey constitucional que no sólo respetará las libertades del país, sino que será más español que si hubiera nacido en nuestra nación. El quisiera expresar su gratitud por la honra que le otorgáis al nombrarle vuestro Soberano; pero la noticia de la muerte del General Prim ha embargado y entristecido su alma de tal modo, que la palabra le falta materialmente, y no puede deciros ni una sola, aunque su corazón rebosa de entusiasmo; así es que yo, aunque también me hallo entristecido, tengo que encargarme de hablar por él.»

En esto el tren partía y Echegaray descansaba; pero al oírse el pito anunciador de la estación próxima, volvía aquél á asomarse á un ventanillo, y apenas concluían sus discursos las autoridades de la localidad, les contestaba la misma voz:

—«¡Aquí lo tenéis! el hijo del Rey caballero, del Rey galantuomo, etc., etc.»

Y así sucesivamente, hasta llegar á Aranjuez.

P. DE NOVO COLSON

(1) Nuestros lectores han respondido de una manera gallarda á la excitación que á todos hacíamos, tanto del elemento militar como del civil, para que coadyuvaran á sostener esta interesante sección. Estamos recibiendo gran número de curiosas y chispeantes anécdotas que iremos publicando en los números sucesivos. Enviamos á nuestros colaboradores las gracias más expresivas, y creemos que tan estimable concurso no será interrumpido por cuantos honran ó quisieran honrar nuestras páginas.

No lo dudamos.

LA SAL DEL MAR

A la puerta de la imprenta de Gay, en San Fernando, esperaban dos ordenanzas de Infantería de Marina que les despachasen unos impresos que habían ido a buscar, cuando acertó a pasar junto a ellos una muchacha del pueblo, baja y regordeta, con ese andar menudito y ligero peculiar en las hembras de aquella tierra.

—¡Fesé, msa qué mujé tan chiquitiya!—dijo un soldado al otro; y ella, sin detenerse ni volver siquiera la cara, contestó:

—Chiquitiya, pero con mucha comia.

Aludiendo y comparándose sin duda con esas aves que, aunque pequeñas, hacen un plato por estar bien cubiertas de carne.

Los grandes hombres de un piloto.

Un antiguo piloto que, habiendo pasado la mayor parte de su vida en los barcos, era además solterón empedernido; esto es, poseedor de las condiciones más aparejadas para ser egoísta, no podía soportar el llanto de los niños ni el repique de las campanas, y solía decir con frecuencia:

—Solo dos grandes hombres ha habido en el mundo: Herodes y Mendizábal.

Un buen intérprete.

El vapor *Tanini*, contratado actualmente por la Compañía Trasatlántica, que le ha bautizado con el nombre de *Covadonga*, llevó a bordo durante algún tiempo a su capitán inglés, como una especie de fiscalizador de cualquier avería que pudiese ocurrirle en los viajes.

El tal sujeto, persona muy simpática y fina por cierto, que apenas conocía el castellano, estaba un día paseando por la Rambla de Barcelona, cuando se le ocurrió una apremiante necesidad, y no sabía nuestro hombre cómo salir del paso, pues, por más que buscaba en los letreros de las tiendas alguno que le diera luz sobre el establecimiento que necesitaba, no daba con él.

Al fin, tomó su resolución, y encarándose con el transeunte que le pareció mejor, le preguntó, pronunciando confusamente:

—¿Retreto?

El interpelado se quedó un momento pensativo, hasta que creyendo darse cuenta de lo que el extranjero preguntaba, contestó haciendo ademán de que le siguiera:

—¡Ah! Sí; hágame usted el favor de venir.

Y llevándole a una fotografía, le presentó al dependiente diciendo:

—Aquí tiene usted un señor que desea retratarse.

RICARDO DE LA GUARDIA

MISCELÁNEA

LOS TRASATLÁNTICOS DEL PORVENIR



La conocida revista marítima inglesa titulada *Shipping-Gazette* ha publicado recientemente un artículo titulado *Atlantic liners of the future*, que, por no ser posible reproducirlo íntegro, daremos un extracto del mismo.

Sabido es que en la actualidad los dos galgos de Cunard, el *Campania* y el *Lucania*, ocupan el primer lugar respecto a la velocidad y el tonelaje; pero es una equivocación suponer que los interesados en los servicios trasatlánticos han renunciado a sobrepasarlos como los que se terminan por cuenta de la Norddeutscher-Lloyd de Bremen, que tendrán máquinas de 28.000 caballos.

Personas autorizadas opinan que muy pronto se establecerá una divisoria entre los buques destinados al transporte de pasajeros y los que se dedican al de las mercancías, como existe ya en los ferrocarriles, entre los trenes llamados *express* y los convoyes de carga. Para los trasatlánticos rápidos, el pasajero es el todo, la carga es lo de menos. Hé aquí por qué la Compañía naviera que tenga el valor de romper con la tradición actual establecida hará una obra meritoria.

Un trasatlántico *express*, destinado únicamente al transporte de pasajeros, no hay necesidad de que sea tan grande como el *Campania*; le bastará una eslora de 122 a 128 metros para que sea marino, y como no habrá tampoco precisión de tanta fuerza de máquinas para alcanzar la velocidad requerida, se economizará material. Los pasajeros lo preferirán por tener sus cubiertas limpias de maquinillas de carga y grandes escotillas; pero la mayor ventaja de estos buques será poder efectuar más viajes en igualdad de tiempo, pues que no se verán obligados, como el *Campania*, a estar detenidos una semana en Liverpool y otra semana en Nueva York, lo que sólo permite un viaje mensual.

Estimando en 12 millones y medio de pesetas (oro) el valor de un trasatlántico rápido, resulta que la pérdida ocasionada por las estadias en los puertos es una cantidad muy importante comparada con el interés del capital inmóvil; pero es más práctico considerar el problema bajo el punto de vista de los viajes suplementarios que podrá hacer un trasatlántico del nuevo tipo. Realizará 18 viajes por año entre Holyhead (en lugar de Liverpool) y Nueva York, esto es, seis viajes más por año que los galgos de Cunard. Estos futuros rápidos sólo pararán cuarenta y ocho horas en Holyhead para embarcar carbón y provisiones. Y cuando esté construido el puerto proyectado a la parte oriental de Long-Island, la travesía aún podrá acortarse de cuatro a cinco horas.

Hasta aquí el ilustrado periódico marítimo inglés. Pero ahora nosotros quisiéramos saber si cada vapor tendrá dos tripulaciones para relevarse cada viaje, o si los tripulantes podrán sustituir en tierra sus miembros fatigados por otros de reposo, o si a bordo les darán una alimentación muy azucarada para conservar la energía muscular.

Leemos en la revista *Génie Moderne* algunas cifras que resumen los estudios hechos acerca de la sal de las aguas del mar. Los análisis diversos de diferentes mares dan por 1.000 gramos de agua las siguientes cantidades en gramos de materias salinas: el Océano, 32,657; el Mediterráneo, 43,735; el mar Negro, 17,663; el de Azoff, 118,795; el mar Caspio, 62,942.

En estas materias, el cloruro de sodio ó sal marina entra en las proporciones siguientes: Océano, 25,704; Mediterráneo, 29,524; Negro, 14,095; Azoff, 9,6583; y Caspio, 3,6731.

Se ha observado que la salobridad del mar es menor en las altas latitudes; en general aumenta alejándose de la costa y con la profundidad del mismo; que los mares interiores, como el Báltico, Negro, Blanco, Mármara, y Amarillo, son menos salados que el Océano.

Se exceptúa el Mediterráneo, debido quizás a la pequeña cantidad de aguas dulces que le llevan los ríos que en él desaguan, la que es menor a la evaporación.

Los lagos salados que no tienen ninguna salida están muy cargados de sal, como resulta con el mar Muerto y el Aral. Las aguas del primero son diez veces más saladas que las del Océano, 149,31 gramos de materias salinas con 110,03 gramos de cloruro de sodio.

BUQUES DE VAPOR DE TODAS LAS NACIONES
SEGÚN EL ÚLTIMO ESTADO DEL BUREAU-VERITAS PARA 1896-97

PABELLONES	BUQUES DE UN TONELAJE NETO SUPERIOR A 100 T.			BUQUES DE UN TONELAJE NETO INFERIOR A 100 T.		
	Número.	Toneladas totales.	Toneladas netas.	Número.	Toneladas totales.	Toneladas netas.
Inglaterra...	5.690	10.245.577	6.413.276	1.636	265.063	89.063
Alemania...	831	1.360.472	896.346	178	25.967	10.737
Francia...	532	933.244	488.676	159	24.186	8.249
Estados Unidos...	477	761.707	529.716	27	5.140	2.680
España...	365	519.315	339.220	76	12.124	5.310
Noruega...	551	494.612	314.304	79	11.008	5.732
Italia...	222	344.523	218.592	18	1.932	990
Holanda...	204	320.794	222.439	11	2.506	687
Japón...	267	313.563	192.400	101	14.271	8.283
Rusia...	314	277.302	179.149	51	8.690	3.303
Austria...	156	254.269	154.521	22	3.073	1.468
Dinamarca...	265	248.773	150.445	23	2.984	1.357
Suecia...	427	233.777	161.078	99	13.204	6.979
Grecia...	107	144.975	88.968	16	2.269	773
Brasil...	314	139.305	88.908	17	2.434	1.122
Bélgica...	66	129.399	91.266	53	5.644	2.592
Turquía...	81	69.572	42.164	13	2.062	696
Portugal...	32	55.229	36.542	19	2.569	952
China...	37	53.385	33.985	8	1.348	369
Chile...	36	45.321	30.064	6	948	324
Argentina...	61	43.317	28.116	21	2.902	1.332
Egipto...	16	22.457	11.129	2	398	111
Hawái...	18	16.245	11.539	3	428	212
Uruguay...	19	9.415	6.018	2	252	132
Perú...	6	6.414	4.235	1	97	45
Méjico...	12	4.699	2.517	5	744	340
Zanzíbar...	7	3.660	1.879			
Bulgaria...	3	3.120	2.171			
Rumania...	5	2.852	1.508	8	1.038	386
Sarawack...	3	2.184	1.364			
Nicaragua...	2	2.158	1.386			
Venezuela...	5	2.033	1.008	3	504	208
Haití...	4	1.488	739			
Corea...	2	1.245	847			
Siam...	3	975	559	1	168	99
Colombia...	1	881	457			
Persia...	1	838	579			
Costa Rica...	2	528	240			
Santo Domingo...	2	489	239			
Borneo...	1	363	235			
Paraguay...	1	282	232			
Servia...	1	264	112			
Honduras...				1	155	95
Túnez...				1	75	11
Otros...	10	18.575	11.857	7	886	307
TOTAL...	11.155	17.089.596	10.761.025	2.667	415.069	154.894

BOYAS CON CAMPANA ELÉCTRICA

Hace mucho tiempo que se estudia la manera de dotar las boyas que sirven de valizas en las pasas de señales sonoras, revelando su presencia a los navegantes, en la oscuridad de la noche y en tiempos de neblina.

Existen desde hace muchos años las boyas de silbato, que funcionan por medio de la presión del aire en una cavidad interior, en la que comunican las aguas con las elevaciones y depresiones que causa el oleaje, y también funcionan las boyas con campana, que suena con los movimientos de la boya ó flotador, juguete del mar. Pero todas estas señales, que son prácticas con mar gruesa, resultan al contrario silenciosas cuando la mar es llana, y muy deficientes cuando hay poca marejada; además, los sonidos son irregulares, no distinguiéndose una boya de otra boya. La magnífica revista *Electricien* dice que ya se ha dado un gran paso de adelanto en este concepto. Se trata, pues, de llevar a las boyas la energía eléctrica desde la costa, para poner

en movimiento los martillos de las campanas suspendidas en los flotadores, dando sonidos regulares á fin de que con su voz de bronce anuncien su presencia en la oscuridad de la noche ó del mal tiempo.

A la entrada del puerto de Boston se han instalado estas nuevas boyas con campana eléctrica, disminuyendo de esta manera los peligros que amenazan al navegante en su entrada ó salida, y gracias á la electricidad no tendrán que registrarse frecuentes siniestros, como el del trasatlántico *Venetian* en Marzo de 1895.

Mr. John A. Fairbanks ha resuelto el problema de mover el martillo de las campanas por series de golpes separados, á intervalos regulares, lo mismo que resulta con los destellos luminosos de los faros, que se presentan al marino en espacio de tiempo determinado. Después de un año de pruebas, el Gobierno federal ha autorizado la instalación de tres boyas eléctricas fondeadas en el canal del puerto, la una en Nixey's Mate, la otra en Stater Ledge y la tercera en Upper Middle Ground. Estas tres boyas se encuentran respectivamente situadas á 3,25 millas, 0,75 y una milla de la estación generadora, establecida en la isla Castle. La energía se toma del circuito de iluminación eléctrica de esta isla; es una corriente de 500 volts alimentando lámparas de arco instaladas por la Boston Electric Light Company. A cada boya va un cable de tres conductores de siete hilos con un diámetro de cerca de nueve milímetros y presentando una resistencia de aislamiento de 800 megohms por milla. Estos conductores tienen un doble forro de yute con armadura de acero. La campana, que pesa 45 kilogramos, va suspendida por el sistema de Cardano, entre cuatro barras de hierro que sobresalen de la boya, que es del tipo cónico; el martillo pesa 0,92 kilogramos, lo mueve una palanca y una horquilla, cuando la corriente pasa por las espiras de un solenoide y éste atrae su armadura. Un resorte antagonista produce la vuelta del martillo á su posición de equilibrio. En los lados del solenoide se halla un conmutador cuyo eje es solidario de los movimientos del imán del solenoide, de tal manera que en el momento preciso en que el martillo cae y da el golpe, el eje del conmutador cierra el circuito en el tercer conductor, que agarra á la costa á un aparato registrador.

En la sala de los aparatos se envían las señales á las boyas de una manera automática, por medio de un interruptor accionado por un motor Holtzer-Cabot de 18 de caballo, y cuya velocidad queda reducida por engranajes de 1.500 á 1 por minuto. Este motor acciona igualmente el cilindro de un cronógrafo sobre el cual, por medio de un electroimán, un estilo traza tantas líneas como golpes imprime el martillo de la campana. De esta manera se obtiene no tan sólo el convencimiento del buen funcionamiento de la campana, si que también el testimonio de las señales hechas en tiempo de neblina, durante un año, por ejemplo, lo que no deja de ser un caudal de observaciones útiles.

Entiéndase que todo el mecanismo magnético de las campanas está cuidadosamente resguardado de la intemperie por una caja de bronce completamente estanca; las piezas móviles están cubiertas con un barniz inoxidable y además untadas con vaselina.

UN TRASATLÁNTICO DE 27 MILLAS

El día 10 de Febrero último se puso la quilla de un gran trasatlántico de 208 metros de eslora y 27 millas de marcha, por encargo de la famosa *White-Star-Line*, que le pondrá el nombre de *Oceanic*. Los planos de este coloso son obra del conocido constructor Sir Edward Harland, de Belfast.

Hace ya algunos meses que se trabajaba en la construcción de la grada sobre la que ha de levantarse el *Oceanic*, siguiéndose el mismo sistema que el adoptado en Stettin para la construcción de los dos

grandes trasatlánticos de 28.000 caballos encargados por el *Norddeutscher-Lloyd* para disputar á los galgos de Cunard el record de la velocidad en las líneas de los Estados Unidos.

El nuevo buque de la *White-Star-Line* tendrá aproximadamente las mismas dimensiones que el famoso *Great Eastern*, 207,30 metros de eslora, pero su velocidad será dos veces y cuarto superior que la del buque construido por Brunet y Russell hace cuarenta años. Con la velocidad de 27 millas, el viaje de ida y vuelta á New-York será sólo de once días, pudiendo salir el buque de Liverpool cada catorce días.

Tendrá tres máquinas de una potencia respectiva de 15.000 caballos al menos, accionando cada una su hélice. Como el consumo de carbón será de unas 700 toneladas cada veinticuatro horas, las carboneras serán capaces para 4.000 toneladas. A causa del grande espacio que necesitarán las máquinas, calderas, carboneras, túneles, etc., no tendrá el buque bodegas de carga; sólo se destinará todo el espacio disponible á cámaras.

La entrada en servicio formará época en la navegación, y será un espléndido despedido que hará al siglo XIX.

Los más poderosos cruceros, el *Powerful* y el *Terrible*, que en las pruebas han dado 23 millas, no serán capaces de dar caza á este galgo de los mares.

EL AZÚCAR EN LA ALIMENTACIÓN HUMANA

Los alpinistas hacen mucho gasto del azúcar en su alimentación, particularmente los guías.

Esto es debido á que la fuerza muscular depende de los hidratos de carbono (almidón, azúcar, grasas) y no en las materias azoadas ó albuminosas, como es la carne.

Die Deutsche Zuckerindustrie, de Berlín, dice en uno de sus últimos números que Mrs. Schumburg y Züntz, por indicación del Ministro de la Guerra de Prusia, han efectuado curiosos experimentos con el aparato dinamométrico de Mosso para saber si la absorción de pequeñas cantidades de azúcar puede volver el vigor á los músculos fatigados.

Los citados señores han hecho absorber en un día á personas no prevenidas una solución de 30 gramos de azúcar, y al día siguiente una dosis equivalente de sacarina no asimilable (azúcar de hulla), sujetándolas á un trabajo muscular intenso con el aparato

de Mosso. Se observó que con el azúcar natural de caña ó remolacha el trabajo muscular resultaba superior al que produjo la sacarina. Después del esfuerzo muscular, la sangre se encuentra pobre de materia azucarada, y basta consumir una pequeña cantidad de azúcar para restablecer la energía de los músculos, resultado que está conforme con las observaciones alpinistas.

El Ministerio de la Guerra de Prusia estudia ahora el empleo del azúcar en la ración militar.

Trasladamos esta curiosa noticia á los Generales Azcárraga y Beránger por si la juzgan digna de tenerse en cuenta.

Asimismo merece que se fijen en ella los capitanes de los barcos

mercantes para aumentar la cantidad de azúcar en la alimentación del marino durante los trabajosos días de mal tiempo; es preferible darles azúcar que bebidas alcohólicas, las cuales son excitantes á costa del organismo.

ADVERTENCIA

En el próximo número publicaremos un grabado que representa la traslación de los restos de Méndez Núñez al Panteón de Marinos Ilustres, para conmemorar el aniversario de este acontecimiento.

También publicaremos un plano de la gran revista naval celebrada en Inglaterra con motivo del 60.º aniversario del advenimiento al trono de la Reina Victoria.

NO SE DEVUELVEN LOS ORIGINALES

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

ESPACIOS PARA LOS ANUNCIOS

PÍDANSE TARIFAS DE PRECIOS Á LA ADMINISTRACION

Media página.

Un octavo de página.

Un cuarto de página.

Un dieziseisavo.

Un treintaidosavo.

El Mundo Naval Ilustrado

REVISTA QUINCENAL

SE PUBLICA LOS DÍAS 1 Y 15 DE CADA MES

PRECIO DE LAS SUSCRIPCIONES

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

El número suelto se vende á 1,50 pesetas.

El número atrasado 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.