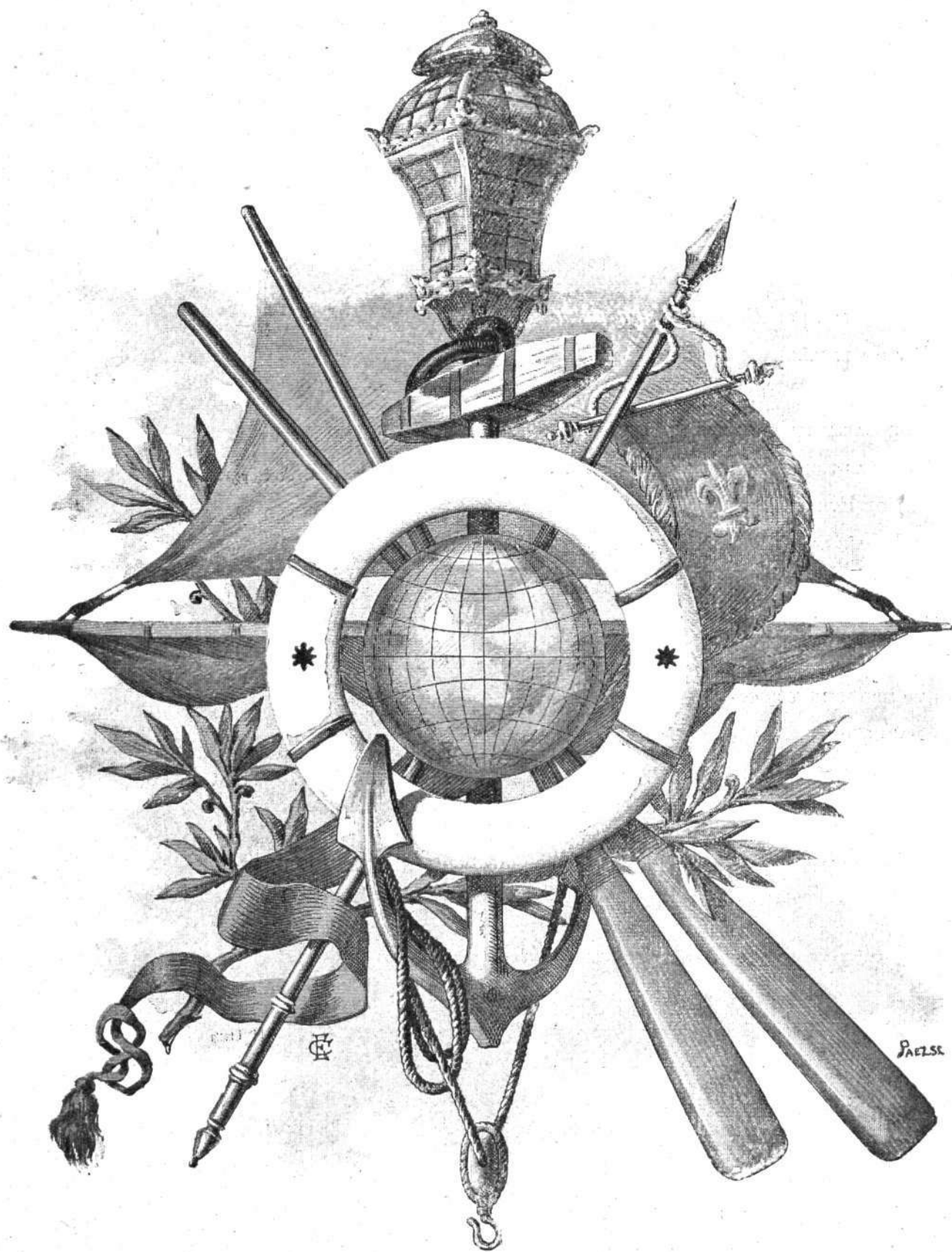


EL MUNDO NAVAL ILUSTRADO



REVISTA QUINCENAL

AÑO I.—NÚM. 2

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.—LOS AGREGADOS EN LOS BUQUES DEL COMERCIO, por *D. J. Ricart Giralt*, Capitán de la Marina mercante.

NOTAS DIPLOMÁTICAS, por *D. Juan Valera*.

LA LABOR DE DOS AÑOS, por *D. B. de Aguilar*.

PROGRESOS DE LA NAVEGACIÓN, por *D. Segismundo Bermejo*, Contraalmirante.

LA REVOLUCIÓN FACULTATIVA, por *D. M. Montero y Rapallo*, Capitán de Fragata.

LA SUERTE EN LA MAR, por *D. Cesáreo Fernández Duro*.

LOS VIAJES Á FILIPINAS, por *D. José Rodríguez de Trujillo*, Capitán de Fragata.

LA TRASATLÁNTICA ESPAÑOLA, traducido de *Le Meuse*, diario belga.

UN ACTO HONROSO DE LA MARINA MERCANTE.

EL ARSENAL DE CARTAGENA, por *D. José M.^a Rodríguez de Vera*, Capitán de Fragata.

CONTESTACIÓN Á LAS PREGUNTAS CURIOSAS, por *D. Ángel Lasso de la Vega*.

LOS PROBLEMAS DE ECHEGARAY.

LA ACADEMIA ESPAÑOLA Y LA MARINA, por *D. Rafael Eugenio Sánchez*.

EL CORREO DE DIOS (cuento), por *D. Roque F. Yzaguirre*.

NUESTROS ALIADOS LOS INGLESES (cuento), por *D. Ángel R. Chaves*.

EL MARQUÉS DE SANJUDAS (cuento), por *D. Pedro de Novo Colson*.

ANÉCDOTAS Y CHISTES HISTÓRICOS.

PROVERBIOS MARINOS, publicados por el *Marqués de Arellano*, Capitán de Navío.

MISCELÁNEA.

EXPLICACIÓN DE LOS GRABADOS.

GRABADOS

Retrato del EXCMO. SR. D. ANTONIO CÁNOVAS DEL CASTILLO.

Retrato del Vicealmirante D. JOSÉ M.^a DE BERÁNGER (de fotografía de la Sociedad Artística Fotográfica).

Fanales de galeras capitanas ganados por D. Álvaro de Bazán.

Armaduras del Príncipe D. Felipe, después Felipe III.

PUERTOS DE ESPAÑA:

Bilbao.—Puente Vizcaya.

Cádiz.—Batería de San Carlos.

Santander.—Vista parcial del muelle.

Barcelona.—Detalles del puerto.

Una carta interceptada (cuadro de Pícolo).

Biblioteca del Ministerio de Marina (de fotografía de la Sociedad Artística Fotográfica).

El Palacio Real de Madrid (vista tomada desde el Campo del Moro).



El Mundo Naval ILUSTRADO.

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

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

AÑO I



MADRID 15 DE MAYO DE 1897.



NÚM. 2



EXCMO. SR. D. ANTONIO CÁNOVAS DEL CASTILLO

Estadista, más grande por haber fundado el poder naval en esta nación marítima, que por otros eminentes servicios prestados á la Patria y á la Monarquía.

Palabras del Vicealmirante Beránger que hacemos nuestras.

CRÓNICA NAVAL ESPAÑOLA

15 de Mayo de 1897.

SUMARIO: Operaciones militares.—Los buques de guerra y las relaciones internacionales.—Pruebas de buques.—Disposiciones y proyectos.—Siniestros marítimos.

RANQUEDAS en la provincia de Cavite las operaciones militares contra los insurrectos, la Marina ha acudido presurosa á su puesto de honor prestando eficazísimo concurso en la toma de Naic, de Ternate y de Morogondon, preparadas con la destrucción de sus trincheras por la artillería de la escuadra del Contraalmirante Montojo, y llevadas á cabo el 4 del corriente con el auxilio de las fuerzas de desembarco, que se han conducido con su habitual bravura, teniendo que lamentar en este último ataque la pérdida del joven y distinguido Teniente de Navío señor Osset, de la dotación del crucero *Reina Mercedes*, muerto gloriosamente al pie de las trincheras entre un grupo de marineros heridos.

Las fuerzas navales de Cuba continúan su constante labor, menos brillante, pero acaso de mayores penalidades por tratarse de trabajos oscuros, aisladamente realizados con pequeñas embarcaciones que luchan con numerosas contrariedades de que no puede darse cuenta la generalidad de las gentes.

El Contraalmirante Navarro, jefe de aquella escuadra, ha dirigido personalmente la importante operación de forzar, con los cañoneros *Nueva España* y *Ligera*, la entrada del canal de Banes, obstruida con cadenas y defendida con torpedos.

Logrado felizmente aquel propósito, cañoneó la costa Norte de dicho canal y desembarcó una fuerte columna de 1.900 hombres de Ejército y Marina que tomó posesión de las alturas próximas á Punta Nueva.

Otros 300 marinos y soldados han desembarcado en Holguín y tenido brillantes encuentros con los insurrectos.

El teniente coronel Cardona, de Infantería de Marina, también los ha batido en la provincia de Matanzas.

Los cañoneros *Alcedo* y *Baracoa* han cañoneado la costa y auxiliado el desembarco de fuerzas en la ensenada de Cochinos y en el río de Mayarí.

El cañonero *Maria Cristina*, en combinación con fuerzas de la brigada del General Suárez Inclán, ha realizado una importante operación, cuyo resultado ha sido el apresamiento de 29.000 cartuchos Maüser y 10.600 para Remington.

El mismo cañonero, en combinación con otras fuerzas, apresó 4 cajas de fusiles intactas y 193 armas sueltas de la misma clase.

La columna de desembarco del crucero *Conde de Venadito*, mandada por el alférez de navío Vázquez, ocupó y destruyó un campamento enemigo en la ensenada de Caleta.

La conducta meritoria observada por el Comandante y segundo del cañonero *Contramaestre*, Sres. Carranza y Pasquin, en dos años de continuas operaciones brillantemente sostenidas, ha sido tan favorablemente apreciada por sus compañeros de armas, que, aparte las recompensas oficiales á que se han hecho acreedores, han sido obsequiados en la Habana con un banquete de despedida, durante el cual se han hecho las más expresivas protestas de adhesión al Trono, de entusiasmo por la honrosa carrera de las armas y del ardiente deseo de participar de todos los honores y penalidades de la guerra.

* *

En el número extraordinario consagrado por *El Liberal* en 25 de Octubre último á honrar nuestra Marina militar aparece entre sus escritos uno, modesto por ser mío, titulado *Las estaciones navales en América*, encaminado á fijar la atención sobre las ventajas que en distintos órdenes y sin ruido alguno suelen obtenerse de la permanencia más ó menos prolongada de nuestros buques de guerra en el extranjero, y entre otras indicaciones pertinentes al caso decía lo siguiente:

«Me refiero en concreto á la necesidad desatendida y á la importancia manifiesta de mantener en circunstancias normales, y aun en las extraordinarias en que los recursos de la Nación lo permitan, estaciones ó divisiones navales de organización económica, que, secundando y afirmando la acción de nuestros representantes diplomáticos, en esfera más lata y en una forma más expansiva y familiar que la ceremoniosa de nuestras relaciones oficiales, recorran frecuentemente los puertos de aquellas naciones, especialmente las de la América latina, con las cuales nos interesa mantener y acrecentar un estado permanente de relaciones políticas y comerciales que predispongan á la opinión pública y consiguientemente á los Gobiernos respectivos en favor de una amistosa y cordial correspondencia, que se traduzca en hechos positivos cuando las circunstancias lo requieran.

«Mucho pueden sin duda las representaciones diplomáticas para alcanzar tal resultado, de Gobierno á Gobierno, de Estado á Estado, en el orden externo de nuestras relaciones oficiales; pero en el campo más extenso, visible y permanente de las conveniencias, de los afectos y de las simpatías de nación á nación, de pueblo á pueblo, la experiencia demuestra que ni su sola acción puede ser suficiente, ni puede imaginarse complemento de mayor eficacia, ni nada afirma tanto aquellos lazos como el de los intereses comunes en el orden material y en el moral, el de la mutua estimación adquirida y consolidada por el frecuente trato y el continuo contacto con aquellos que llevan consigo, juntamente con la bandera de la Patria, sus costumbres, su idioma, la manifestación de su carácter noble, caballeresco y desprendido, la exhibición de la cultura y el poder militar de la nación que representan.»

Muéveme hoy á evocar este recuerdo la reciente noticia de las manifestaciones de simpatía tributadas á España en Nueva York con motivo de la visita hecha á aquel puerto por nuestros buques *Infanta Maria Teresa* é *Infanta Isabel*.

No es ciertamente el pueblo americano, ni por su carácter, ni por las circunstancias que en la actualidad entibian nuestras relaciones oficiales, de aquellos que pueden presentarse como modelos de expansión y de afecto tratándose de España.

No es tampoco, por cierto, nuestro digno Ministro el Sr. Dupuy de Lome, cuyas excepcionales condiciones como representante de España he tenido ocasión de apreciar en las repúblicas del Sur de América, persona que desaproveche las ocasiones y los medios de mantener una cordialidad de relaciones que en los momentos actuales, y tratándose de los Estados Unidos, parece casi milagrosa.

Pero con todo ello, que es mucho y que soy el primero en apreciar en cuanto vale, no cabe cerrar los ojos á la evidencia ni dejar de reconocer que las manifestaciones de afecto y simpatía hacia la nación española eran desconocidas hace años en todo el territorio de la Unión, y sólo han renacido ante la presencia de dos buques de guerra españoles enviados á una fiesta de paz, á cuya terminación el pueblo neoyorkino ha pedido con insistencia que *la marcha de Cádiz*, precisamente los acuerdos con que han sido despedidas en los puertos de España todas las tropas destinadas á cruzar el Atlántico para guerrear en Cuba, se repitiesen en la vía pública de la más populosa ciudad de los Estados de la Unión.

El suceso no será de importancia en sí mismo, pero no pierden nada nuestros hombres de Estado si en sus ratos de ocio quieren consagrarle algún momento de meditación.

Nuestros marinos de los dichos cruceros, han sido presentados en Washington por el Sr. Dupuy de Lome al Ministro del ramo, que hizo de nuestra Armada un merecido elogio en presencia de sus colegas de la Marina americana, y la estancia de los dos buques en los puertos de la República ha tenido que prolongarse más de lo calculado, para poder corresponder á los numerosos obsequios que reciben de todas las clases sociales.

En el banquete celebrado á bordo del *Maria Teresa*, con asistencia de las autoridades de Nueva York, se han pronunciado entusiastas discursos, cuya nota culminante ha sido la cordialidad de relaciones entre España y los Estados de la Unión.

Inútilmente se ha intentado desvirtuar este satisfactorio suceso, anunciando supuestas cuestiones de etiqueta y hasta conflictos internacionales, cuya mejor desautorización es el siguiente cablegrama oficial recibido en el Ministerio de Estado:

«Washington 12 de Mayo.—Ayer han salido de Nueva York los buques que vinieron con motivo de las fiestas en honor del General Grant.

En los diez y siete días que han permanecido aquí han sido objeto de muchas distinciones, siendo recibidos y tratados en todas partes con gran consideración y respeto.

Su estancia ha sido de muy buen efecto, dando lugar á sinceras manifestaciones de amistad á España y demostrando el excelente estado de nuestra Marina de guerra.—Dupuy.

* *

La modesta corbeta *Nautilus*, escuela de guardias marinas, continúa su excursión instructiva por el Mediterráneo, habiendo visitado ya los puertos de Tánger, Ceuta, Melilla, Orán y Argel, y dejado en todos ellos recuerdo grato de su paso.

La colonia española en las ciudades de la Argelia, las Cámaras de Comercio y las autoridades francesas han favorecido á nuestros marinos con repetidos obsequios en que ha predominado la nota de mutua estimación y simpatía entre las dos naciones.

Los nuevos buques *Carlos I* y *Colón* han continuado sus pruebas, sin que todavía pueda apreciarse oficialmente el resultado definitivo.

Las noticias particulares comunicadas por los corresponsales de la prensa no acusan que el primero de ellos haya alcanzado todavía la máxima velocidad estipulada, quizás por la suciedad de sus fondos, por defectos observados ó averías sufridas en alguna de sus calderas, que es de esperar y de desear que puedan remediarse en breve plazo, por cuenta de los constructores, puesto que el buque no ha sido aún entregado al Gobierno.

Como resultado de las pruebas de artillería del *Colón* han sido desechados los dos cañones de grueso calibre, que naturalmente han de ser también reemplazados á costa de los constructores.

No tenemos datos suficientes para apreciar si, considerado el adelanto de las obras de instalación de esa artillería, el tiempo necesario para reemplazarla por otra igual ó por la del sistema español González Hontoria, de calibre equivalente, sería preferible venir á un acuerdo con los constructores para que se adoptase éste en el *Colón*, obteniendo así la inapreciable ventaja de la unidad de sistema en toda nuestra Armada. Al Gobierno toca examinar el pro y el contra y resolver este problema con la suma de datos de que seguramente dispone.

En cuanto á velocidad, habiendo superado con tiro natural la estipulada en el contrato, se ha desistido de ensayar el forzado, limitándose á iniciarlo para comprobar el buen funcionamiento de todos los mecanismos.

El *Alfonso XIII* continúa sus pruebas en Barcelona sin haber alcanzado hasta ahora velocidades superiores á 16 millas.

El *Cardenal Cisneros* tiene ya montadas sus calderas y se continúa trabajando en él con actividad.

El cazatorpederos *Audaz*, construido en Inglaterra, no ha alcanzado en sus primeras pruebas toda la velocidad estipulada, y siendo esta condición de capital importancia en esta clase de buques, han propuesto los constructores introducir en ellos una importante modificación, que ha sido aceptada, á condición de que satisfaga á los términos del contrato.

* *

Entre las disposiciones adoptadas y proyectos que han de presentarse en breve á la deliberación de las Cortes figuran los siguientes:

Reglas internacionales sobre el uso de luces, señales y maniobras para evitar abordajes.—El Gobierno español ha aceptado las modificaciones propuestas por Inglaterra, y el Real decreto que así lo declara tiene fecha de 26 de Marzo último.

Reglas higiénicas para preservar en lo posible á las tripulaciones de los estragos de la fiebre amarilla.—Fueron propuestas por el celoso capitán de navío Marqués de Arellano, después de ensayadas con muy buen éxito en la isla de Cuba en el crucero de su mando *Reina Mercedes*, y han sido aprobadas y generalizadas por Real orden de 27 de Abril último.

Reglas á que han de atenerse las comisiones de defensas submarinas de los puertos.—Han sido aprobadas por Real orden de 4 del corriente mes.

Plan de distribución de las dotaciones de los buques modernos en combate.—Este proyecto, debido al estudio del distinguido capitán de navío D. Víctor Concas, ha sido remitido á la escuadra de instrucción para su ensayo, después de revisado en Madrid por una Junta de Generales.

Proyecto de ley fijando las fuerzas navales para el próximo año económico.—La Constitución en su art. 88 exige que sea presentado á las Cortes y votado en cada año.

Proyecto de ley de presupuestos para el año económico de 1897-98.—Será leído al Congreso para cumplir el precepto constitucional, pero es creencia muy extendida la de que no llegará á discutirse por falta de tiempo, teniendo en cuenta que las Cortes no han de reunirse hasta el 20 de Mayo y que no han de ser breves los debates políticos á que darán lugar los graves problemas planteados en los distintos órdenes de la vida nacional.

Proyecto de ley modificando los Códigos de Justicia militar. Tiene por objeto armonizar preceptos que no concuerdan en los actuales Códigos del Ejército y Armada.

Proyecto de ley constitutiva de la Armada.—Aprobado en Consejo de Ministros en 30 de Abril último, será sometido al examen de las Cortes; pero, dada su importancia y el corto tiempo de que podrá disponerse para su estudio y discusión es probable que quede aplazado para otra legislatura.

* *

Los puertos de la costa del Norte han continuado presenciando esos siniestros que tantas veces pasan inadvertidos y que dejan hondísima huella en las familias de la gente de mar, que gana el pan de cada día entre peligros y trabajos apenas comprendidos por los que sólo ven el mar en las plácidas tardes de la temporada veraniega. Al desastre ocurrido no hace mucho tiempo en la ría de Ferrol, en el cual perecieron 21 hombres de una embarcación echada á pique por el vapor *Cabo Prior*, ha seguido el naufragio de la lancha pescadora *Santa Clara* en Ondárroa, la *San Antonio* en Ilañes, otra de la misma clase en Algorta y otra en Santoña, pereciendo ahogados tres tripulantes de la primera, dos de cada una de las siguientes y cuatro de la última.

Dios acoja en su seno á estas víctimas del honrado y penoso trabajo del mar, y la caridad española y cristiana acuda á remediar la miseria que como fatal complemento viene generalmente á confundir en una sola y tremenda desgracia, en las familias de las víctimas, los dolores del alma y las necesidades imperiosas y no satisfechas de la materia.

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

CRÓNICA NAVAL EXTRANJERA

SUMARIO: Torpedero *Turbinia*.—Nuevos cañones automáticos Hotchkiss y otros de dinamita.—Nuevos proyectos de submarinos.—Pracazos y accidentes.—Grecia y Turquía.



El torpedero *Turbinia*, del que nos ocupamos en nuestra crónica anterior, verificó nuevas experiencias el día 9 de Abril, obteniendo una velocidad de 32 $\frac{1}{2}$ millas; pero la experiencia más notable fué la de que, de estar completamente parado á la velocidad de 28 $\frac{1}{2}$ millas sólo se tardaron veinte segundos, y desde dicha velocidad á quedar completamente fijo, sin arrancada ninguna, treinta y cinco segundos: resultados sin duda excepcionales, y que pueden ser de gran utilidad en determinadas circunstancias.

* *

Hotchkiss, el afortunado inventor de cañones de tiro rápido, y decimos afortunado porque esos cañones valen fortunas colosales, ha inventado un nuevo cañón tipo calibre de fusil que constituye una verdadera novedad.

Como saben nuestros lectores, en los cañones automáticos Maxim es el retroceso el que hace abrir el mecanismo de la culata del cañón, y de este modo se hace la carga automáticamente; pero en el nuevo Hotchkiss un pequeño conducto colocado hacia la boca lleva, después de pasar el proyectil, los gases de la pólvora á un cilindro que, actuando como si fuera de vapor, es el que abre el cierre de culata y fuerza un muelle recuperador que se encarga luego de la operación de cargar y de volver á cerrar: con lo que no sólo no se mueve el cañón, sino que, como la carga no se hace sino cuando ha salido el proyectil, no puede ocurrir, como en el Maxim, que se dispare un cartucho habiendo un proyectil atascado en el cañón.

Además, en lugar del depósito de agua para evitar en lo posible el recalentamiento del cañón, lleva unos discos radiadores que, según afirman, producen igual efecto con ventaja de peso y volumen. El nuevo cañón es, indudablemente, terrible; pero, como todas las armas de este género, tiene el inconveniente de que la duración del rayado del ánima de la pieza no está en relación con los disparos que puede hacer, y menos con el dinero que por razón de patente cuestan estas armas.

No creemos que sea tan *afortunado* el inventor de un cañón de dinamita, que estos días se da como novedad, y cuyo elogio hace una revista científica, sin decir, ciertamente, si la descripción es del propio autor. El cañón, que es americano, está dibujado muy bonito, y aún más el proyectil, que tiene una barra á cuyo extremo va una hélice que podría llevar un aparato de música para que fuera más original. La semejanza de diseño nos hace creer que hemos tropezado con un antiguo amigo de la Exposición de Chicago, en donde trabajamos conocimiento con dicho *artefacto*, terrible aparato de destrucción ante el que un día hallamos sin saber qué hacerse nada menos que al director de la gran Factoría de New-Bethlehem, el ingeniero director de la casa Fairfield, de Glasgow, y todo el jurado de Guerra y Marina, compuesto de eminencias, salvo su presidente, que era yo, y á los que el inventor trataba de convencer en términos no del todo científicos ni comedidos tampoco, pero cuyas razones no llegaban á decidir á mis ilustrados colegas; hasta que, para terminar una de las sesiones más enojosas que habíamos tenido, les manifesté mi opinión en favor del inventor, sólo que, siendo una de las aplicaciones que ofrecía, como demostración de lo suave del impulso, la de disparar un soldado provisto de un paracaídas para que desde los aires viese la disposición del campo enemigo, yo hubiese de invitarle á que hiciese por sí mismo la ascensión y que nos permitiera presenciársela, dándonos luego cuenta de sus impresiones, que transcribiéramos en un veredicto que superase á cuanto se hubiera dicho en materia de reclamo. El inventor dió media vuelta y se marchó... sin duda á preparar la aérea expedición.

El cañón, que es posible que sea semejante á alguno de los que se dice han sido remitidos á los enemigos de España, consiste en un tubo sinuoso que desemboca en el propio cañón en que debe estar alojado el proyectil de dinamita. Dentro del tubo se dispara un cartucho de pólvora, y los gases, sin fuego ni calor, á estilo de tabaco fumado en pipa argelina, llegan al proyectil, que sale del cañón sin peligro de explosión prematura; y si juzgamos por el que vimos, creemos que podría llegar á unos veinte ó treinta metros de distancia, es decir, descargado, pues de estar cargado, es posible que los sirvientes hicieran el consabido viaje, aunque sin paracaídas.

* *

El Ministro de Marina de Francia, como consecuencia de un concurso convocado por su antecesor Mr. Lockroy, para proyec-



EXCMO. SR. D. JOSÉ M.ª DE BERÁNGER Y RUIZ DE APODACA,
VICE-ALMIRANTE Y MINISTRO DE MARINA



tos de buques submarinos, ofreciendo un premio de 10.000 francos para el que fuera preferido y cinco de á 2.000 para los que siguieran en mérito, acaba de recibir nada menos que veinte proposiciones; y aunque la mayor parte de las noticias que se dan al público suelen ser de dudosa garantía, procuraremos tener al corriente á nuestros lectores de lo que ocurra, si Francia volviera á lanzarse á los dispendiosos y hasta hoy inútiles ensayos de esta clase de buques.

**

Siguiendo con la Marina de nuestros vecinos de los Pirineos, es notable el fracaso que han tenido con el crucero *Fleurus*, de 1.310 toneladas, que, contratado para un andar de 18 millas, escasamente ha dado 17 por deficiencia en las calderas, que no producían el vapor necesario, y lo notable no es precisamente lo que dejamos expuesto, que ocurre con frecuencia en todas las Marinas, sino que los constructores han pagado una fuerte multa, penalidad que siempre, ó casi siempre, hallan el medio de evadir.

El acorazado francés *Hoche* tocó en una piedra al entrar en el arsenal de Cherburgo, sufriendo averías de consideración; también el acorazado *Charles Martel* tocó en otro bajo, aunque el accidente parece que no es de importancia; el torpedero núm. 176, haciendo pruebas de máquina en Tolón, no pudo seguir navegando y hubo de ser remolcado al puerto por un vapor que pasaba accidentalmente por la boca.

El aviso torpedero francés *Bombe*, que debía salir para Levante, no ha podido verificarlo porque las pruebas no han sido satisfactorias.

El crucero acorazado *Rossia*, de la marina rusa, después de estar varado durante cincuenta y un días en un banco de arena, ha podido salvarse, al parecer sin mayores daños.

**

No es posible escribir la crónica extranjera en estos momentos sin ocuparse de las operaciones navales en el archipiélago de Levante; lo que no es fácil hacer en condiciones de exactitud, entre el cúmulo de noticias contradictorias que vienen del teatro de operaciones. Dejando, pues, la parte política á otros colaboradores, nos ocuparemos solamente de lo que se refiere á la organización de las fuerzas navales, en los términos precisos á una publicación de esta índole y ateniéndonos, como en líneas anteriores, á procurar ser entendidos por los lectores, ajenos á las profesiones marítimas.

Grecia posee tres pequeños acorazados de 4.885 toneladas, construidos en Francia en 1889 y 90, exactamente iguales y que montan cada uno tres cañones Canet de 27 centímetros, capaces de atravesar á 1.500 metros de distancia todos los blindajes de la flota turca. Estos buques dieron en las pruebas 17 millas de andar, y á los que se puede suponer hoy 16 millas en caso de urgencia, pues, tan cerca de su base de operaciones, pueden salir con poco carbón y aligerados en lo posible para asegurar su superioridad de marcha sobre la escuadra enemiga. Tienen además dos guardacostas de 2.000 toneladas, que acaban de reformarlos; pero de poco andar.

Como buque ligero, sólo disponen del *Mianlis*, pequeño crucero de 1.800 toneladas y 15 millas de velocidad en las pruebas; y respecto á torpederos, aunque suman 41, debe suponerse que seis de ellos son importantes, unos quince de segundo orden, y el resto seguramente de escaso valor militar, en el supuesto que estén útiles.

Los demás buques, de corto andar y poca artillería, pueden ser auxiliares del núcleo de la flota, pero nada más.

¿Cuál era el estado de esa escuadra? Si tenemos en cuenta los apuros económicos de Grecia, al extremo que sus tres acorazados fueron ofrecidos en venta, hace pocos meses, á una nación mediterránea, era de temer que distaran bastante de estar listos; pero no es así, puesto que apenas rotas las hostilidades, los hemos visto salir á campaña y con tan poco cuidado de la flota turca, que dos acorazados estaban en el golfo de Salónica y el otro atacando la costa occidental, no habiéndose reunido sino mucho después.

Vamos ahora á la flota del Sultán. Esta la forman nada menos que 11 acorazados, casi todos de gran tonelaje, uno de ellos, el más moderno, el *Mesoudieh*, de 9.120 toneladas, gemelo del *Superb*, de la Marina inglesa y botado al agua en 1874.

Los demás acorazados son todos del año 68 al 70, época en que ya se había dado el gran paso en la construcción de las baterías centrales ó casamatas; por consiguiente, así como sería dudoso el valor militar de buques acorazados del 62 al 66, puede asegurarse que los buques de combate del 68 en adelante aún pueden tener su puesto en una batalla naval, pues si bien la artillería de los griegos es más moderna, el número por parte de los turcos podría ser abrumador; y sobre todo á la guerra no se va jamás con impunidad.

La gran deficiencia de la escuadra acorazada turca consiste en el andar, pues el que más, el acorazado que hemos citado, anduvo 13 millas, lo que hace suponer 10 ó 11, si las calderas están en buen estado; andar que no pasará de 8 millas si fueran en escua-

dra, mientras que los griegos seguramente podrán maniobrar á 13 millas ó más.

En buques ligeros, tienen los turcos dos cruceros como el *Mianlis*, tres cañoneros torpederos de 22 y 19 millas y otros de madera, estos últimos de ningún valor.

La flota de torpederos es moderna y respetable, pues tiene dos destroyers de 25 millas y 34 torpederos, todos construidos del 87 al 94 y de 20 á 23 millas de andar, y además dos submarinos, creemos que Nordenfelt, los que por lo menos y navegando á flor de agua, pueden ser poderosos elementos defensivos.

Ahora bien, cabe preguntar, como para Grecia: ¿cuál es el estado de esta flota? Lo único que se sabe es que desde el año 1878, la escuadra turca, falta de todo, no ha podido tirar al blanco ni una sola vez, que este año aparecen siete grandes acorazados menos en sus listas y que el Almirante Von-Hoff ha dicho que está en el más espantoso abandono. Si así fuera, como parece probable y se desprende de lo que hacen los buques griegos, entonces los que conocemos las múltiples necesidades del material moderno no vacilaríamos en afirmar que escuadra tan aparatosa tiene muy poco ó ningún valor y vendría á comprobar un aforismo, que en España también se olvida siempre, y es que hay que sostener y conservar la escuadra, y que eso cuesta más que construirla.

De todos modos, los turcos han movilizado ya tres divisiones de acorazados y 13 torpederos, y como quiera que la flota griega ha atacado á plazas terrestres por uno y otro día, no se comprende cómo sus enemigos no han tratado de impedirlo, ya yéndolos á buscar, ya atacando sus islas, ya fustigándolos con los torpederos de mayor andar, que hasta ahora no dan razón de sí, estando como están tan cerca y siendo mares tan conocidos de ambos continentes.

La flota griega ha atacado valientemente á Prevezza, al parecer en combinación con el ejército, que es el modo de obtener verdaderos resultados; y en el golfo de Salónica ha hecho razias también con indudable éxito; si el repuesto de municiones es el suficiente, pues con dificultad las podrá reponer de Francia; aquella escuadra se halla hoy fogueada y en disposición de afrontar todas las contingencias de la flota turca de alto bordo. Por parte de esta última, si el temor de otro Navarino, si su estado no es absolutamente imposible, ó si el temor de que llevando las cosas al extremo aparezca otro vecino por el mar Negro, diciendo: *Antes que todo se pierda yo me quedo con Constantinopla*, si eso ó otras razones políticas no retienen la escuadra del Sultán en los Dardanelos, su inacción hoy por hoy es de todo punto inexplicable.

A pesar de esto, los griegos están altamente disgustados de su escuadra y han relevado al Almirante, de quien esperaban desembarcos, conquista de islas y puertos del litoral turco. En primer lugar, no son tres buques de combate, número muy crecido para que pueda hacer muchas cosas y de una vez; y sabido es, que en la guerra puede la individualidad obtener el triunfo, pero la victoria provechosa sólo se consigue con masas de fuerza de mar y tierra, ó las dos combinadas, de no haber superioridad decisiva en ninguna de ellas. Sobre todo la flota griega no podía aventurarse á empresa importante alguna, mientras á pocas horas tenga la escuadra enemiga, de tanta superioridad numérica, con más buques ligeros, y no teniendo los griegos ni uno sólo de condiciones de descubridor para vigilar sus movimientos; de modo que mientras tratase de tomar una de las deseadas islas turcas, recibiría sin duda la visita de la flota otomana, cuya llegada es posible que se la anunciaran los cañonazos de sus acorazados.

En tierra, se consideraría loco el General que pusiera sitio en regla á una plaza teniendo á doce horas de distancia y con camino franco y abierto al ejército enemigo, más pesado, pero mucho más numeroso, si antes no le había dado la batalla y asegurado su inacción; y no porque el ejército tenga cañones Krupp, fusiles Maüßer y otros elementos modernos se cree que ya la guerra ha variado sus condiciones; pero al tratar de Marina no hay imposible que no se sostenga, y porque los buques modernos son ciertamente poderosos, se juzga ya que los hombres no son ya hombres, que la guerra no es la guerra y que las inmutables reglas de la estrategia no sirven ya para nada.

Es muy posible que los acorazados griegos no hayan podido ni disparar sus cañones tantas veces como hubieran querido, pues si los apuros económicos eran tantos que pensaron venderlos, es de suponer que no les sobrarán municiones, que tan caras son y difíciles de adquirir, y que les son del todo indispensables para poder recibir dignamente á los acorazados del Sultán. Pero nada de lo que ocurre á los marinos griegos es excepcional; como no lo será que el Sultán haga alguna atrocidad con los suyos, pues en eso sólo los ingleses son afortunados, no por su presupuesto, ni por sus fuerzas, ni por su industria preponderante, sino porque es el único país del mundo en que la opinión pública no pide á su Marina disparate sobre disparate.

VICTOR M.^a CONCAS

Capitán de Navío.



MARINA MERCANTE

LOS AGREGADOS EN LOS BUQUES DEL COMERCIO

*Carta abierta á D. Julián de Salazar y Garaigorta,
Capitán de la Marina mercante.*



Muy estimado compañero: Es creencia muy admitida que los marinos no servimos para saber trasladar fielmente al papel las impresiones de la tan azarosa vida del mar, y creyendo quizá hacer con nosotros una santa obra de caridad, periodistas, novelistas y autores dramáticos nos pintan tal como Dios les da á entender en la novela y en el teatro, en donde el tipo de marino, ó *lobo de mar*, precisamente ha de fumar en pipa, llevar aretes en las orejas y andar balanceándose como los patos. Hay que confesar que la vida á bordo de los veleros en las travesías largas no estimula mucho para los trabajos literarios; quizá por sentir con exceso la tan especial vida del mar, vida que predispone á la contemplación, al éxtasis, y como en todos los instantes hay motivos de estudio, de sorpresa, de sentimiento poético, como decía mi tan querido amigo D. Eugenio Bayona, inspector que fué de la Compañía Trasatlántica, y que Dios tenga en buen puerto, resulta que *no se encuentra* tiempo para escribir. En los modernos buques de vapor, ya es distinto: se lleva en ellos una vida más terrestre, á pesar de ir flotando en pleno océano, van á bordo más personas ilustradas, tanto en la oficialidad de derrote como de máquina, médico, reverendo y pasaje; por consiguiente, abundan las ocasiones para discutir y lucir las galas de la instrucción, y de esto á su traslado en el papel no hay mucha distancia.

Si los marinos fueran aficionados á escribir sus impresiones marítimas, ellos solos llenarían las bibliotecas, pues la vida del mar se presta á contar mucho interesante que pasa en verdad y luego *interpolar* matemáticamente mucho *inventado*, y el que no quiera creerlo que vaya á verlo. Los libros de narraciones marítimas son leídos con verdadera fruición, tanto por el bello sexo como por el masculino; digámo la fama de que gozan los escritos del marino francés Pierre Loti, en particular sus *Pescadores de Islandia*. ¿Y quién no conoce *El mar* de Michelet? ¿Y los *Trabajadores del mar* de Victor Hugo? ¿Y las tan curiosas novelitas marítimas del fecundo Julio Verne?

La bibliografía marítima española es muy nutrida. En el orden científico no hay que hablar de ello, pues sin disputa vamos á la vanguardia, y pocos nombres extranjeros sobrepujan á Jorge Juan, Ulloa, Mendoza, Ciscar, Layando y tantísimos otros; en el orden literario son joya en la bibliografía marítima los numerosos tomos de las *Disquisiciones náuticas*, del sabio D. Cesáreo Fernández Duro; los elegantes escritos de Auñón, Agacino, Montaldo y tantos otros, á cuya lista ahora hay que añadir el nombre de usted, por la publicación de su interesante libro titulado *Acacimientos de un Diario de navegación*, páginas preciosas, en las que usted ha sabido fotografiar la vida del mar en los barcos mercantes.

En nuestra patria, que ciertamente no despierta por sus aficiones marítimas, un libro como éste presta un señalado servicio, porque propaga de una manera clara, con lenguaje sencillo y estilo agradable, las vicisitudes, siempre interesantes, que ocurren en la navegación, ilustrando al pueblo, destruyendo errores vulgares y propagando la afición á las cosas del mar.

Crea usted que su libro tiene un lugar distinguido en mi modesta biblioteca: lo he leído con muchísimo gusto, y en prueba de ello, me permitirá dedicarle algunas observaciones que me ha sugerido la lectura del capítulo primero, que trata de las escuelas de Náutica y de la vida del agregado á bordo.

Describe usted de una manera simpática la escuela de Náutica de Santurce, la enseñanza completa que se da en ella y la sabiduría que reúnen é interés que por los alumnos demuestran los profesores, hermanos D. Victoriano y D. José Gómez de Marañón, á los que ni de nombre conocía, y que ahora quiero, por el elogio que de ellos usted hace, elogio que para mí ha sido una agradable sorpresa: pues sabe usted muy bien que, por desventura nuestra, en vez de verdaderas escuelas de Náutica, abundan en nuestra patria las fábricas de pilotos.

Yo sólo conocía como escuela de Náutica completa la que la Excm. Diputación provincial de Barcelona mantiene á todo gasto en el piso principal de la antigua é histórica Casa Lonja del Mar; pero con lo que cuenta usted en su interesante libro, hay que presumir que la Escuela de Santurce es también completa, pues habla usted de tres años de estudios, si bien sólo cita dos profesores, que mucho mérito tienen si explican ellos solos todas las asignaturas del reglamento de estudios vigente.

Estoy cierto de que sabrá usted muy bien, que las llamadas escuelas de Náutica de España son los Institutos de segunda en-

señanza, á los que se agrega un profesor de Trigonometría esférica, Cosmografía, Pilotaje y Maniobras, de manera que, en verdad, no existen tales escuelas de Náutica. Con tan extraña como económica reglamentación, resulta que las asignaturas de Matemáticas, Geografía y Física de los mencionados Institutos sirven para cursar luego la Astronomía y Navegación, y bien sabe usted que estos ramos de la ciencia se explican en aquellos centros docentes de una manera tan elemental, que no tienen nada que ver con los conocimientos matemáticos, físicos, mecánicos y geográficos que precisan para mejor explicar un curso de Astronomía y Navegación á la altura que requieren los modernos adelantos y exige la nueva navegación de buques rápidos.

También estará usted enterado indudablemente que el reglamento de estudios vigente, aun en las llamadas escuelas de Náutica, es el de 20 de Septiembre de 1850. ¿Qué le parece á usted? Para el Ministerio de Fomento, de cuyo centro dependen dichas escuelas, la Marina parece no haber variado en este medio siglo: y precisamente en este período de tiempo se ha verificado la gran revolución en la Marina, tanto en su parte económica ó comercial, como en su parte técnica ó náutica: en este tiempo se ha verificado la transición de los antiguos veleros de madera á los colosales buques de 12.200 toneladas y 25.000 caballos, que atraviesan el Océano á razón de 22 millas por hora.

Al más lerdito se le ocurre que no es igual la instrucción que necesitaba un alumno de Náutica en 1850, destinado á navegar con los buques de entonces, para los que el tiempo no era factor de primer orden, y los conocimientos que deben inculcarse á los alumnos de ogaño, cuya legítima ambición es mandar un *galgo* de 20 millas, para el que el armador exige itinerario fijo y las travesías de *práctico á práctico* se cuentan por horas y minutos, exageración económica de nuestros tiempos, que pretenden convertir al trasatlántico en una continuación del ferrocarril, como si al Océano pudieran echarse y afirmarse rails sobre los que pudiera deslizarse la quilla de la nave ó las ruedas de este nuevo ingenio del francés Mr. Bazin, al que no me atrevo á darle el nombre de buque.

Con tantas fábricas de pilotos como tenemos, resulta de datos muy verídicos que la ilustración de los actuales alumnos de Náutica más bien decae, en vez de prosperar, encontrándose en una situación algo anómala y extraña las escuelas de Náutica completas, como la de Barcelona (y no dudo lo será también la de Santurce), que con su Claustro completo de profesores, sus magníficos gabinetes de instrumentos y aparatos y su importante biblioteca, se da á los alumnos la instrucción propia á nuestros tiempos. Dejo á su consideración el siguiente hecho: en vísperas de exámenes, aconsejé á los alumnos que á mi entender no estaban en disposición de examinarse que no se presentaran, aguardando los tres meses de verano, y se examinaran luego en Septiembre mejor preparados, para no sufrir una mala nota sin necesidad. Pues bien, un alumno díjome poco más ó menos lo que sigue: «Sr. Ricart, yo tengo necesidad de ir de viaje dentro poco, y si la escuela de Barcelona es tan rigurosa, hay otras que son más condescendientes». Y en efecto, hecho el traslado de matrícula de este alumno, á petición suya, al poco tiempo vino á saludarme y á ofrecérseme por si quería algo para la Habana, pues salía de agregado á los pocos días con el certificado de estudios en regla.

Esto supongo ocurrirá á las demás escuelas de Náutica, y es semejante á un fenómeno muy curioso que se observa en la segunda enseñanza ó Institutos, cuyos centros docentes son ahora *escuelas de Náutica*. Y es que alumnos que estudian en colegios de poblaciones cercanas á Barcelona, y aun alumnos de colegios del mismo Barcelona, en vez de examinarse en el Instituto de esta capital, como parece lo más lógico, unos tienen preferencia por el Instituto de A, otros por el de B, siendo A y B capitales de provincia distantes de Barcelona, como se comprende. Al momento se ocurre preguntar: ¿á qué obedecen estos enamoramientos tan antieconómicos?

¡Ay, amigo mío! Si no se pone pronto remedio en la enseñanza náutica, barrunto que dentro poco tiempo las Compañías Trasatlánticas de vapores van á encontrarse con serios apuros para hallar oficiales idóneos para el mando de sus buques.

La Asociación de Capitanes y Oficiales de la Marina mercante, á la que me honro en pertenecer, ha elevado hace poco una exposición á la Superioridad pidiendo la modificación de los estudios de las escuelas de Náutica. No he leído el documento, ni sé lo que pide la Asociación; pero auguro que su laudable deseo no tendrá ningún resultado mientras la enseñanza de la Náutica dependa de Fomento. Siempre he opinado que todo cuanto atañe á Marina debe estar concentrado en el Ministerio de este ramo, tanto en personal como en material, pues no es nada difícil comprender que los marinos tienen obligación de entender de Marina mucho más que los abogados, ingenieros, arquitectos, doctores en todas las ciencias y artes y demás señores, todos dignísimos, que manejan el teclado de Fomento.

No faltan compañeros nuestros de carrera, muy particularmente en esa costa cantábrica, que prefieren Fomento á Marina, ó más claro, que no quieren depender de la Armada. No debemos discutir semejante preferencia; es usted muy ilustrado para tener en cuen-

ta esta injustificada conducta. Bien sabe usted la fraternidad que reina hoy entre los oficiales de ambas Marinas, cada día en aumento ante las angustias de la Patria, y aquel modo de pensar sólo se comprende en ciertos y bien determinados intereses que precisamente discutiré en un próximo estudio sobre la organización de la gente de mar.

¿Cree usted que si la enseñanza de la Náutica dependiera del Ministerio de Marina estaría vigente el casi prehistórico reglamento de Septiembre de 1850? Pero no sospecha usted que quizá hay intereses para que esto se mantenga así? Todo podría ser, puesto que cosas tanto y más estupendas todavía se ven en este pícaro mundo.

Lo que sí puedo asegurarle es que, si no se modifica el actual organismo de enseñanza náutica, las escuelas en las que se da la enseñanza completa y con el rigorismo debido, se verán obligadas a ser condescendientes ó tendrán que cerrarse por falta de alumnos, los que, como es fácil presumir, irán á sentarse en los bancos que no huelan á cierto voluminoso fruto tan poco apetitoso para los estudiantes y los enamorados.

Y estos muchachos, con sus certificados que los acreditan de poseer todos los conocimientos teóricos de la carrera, se embarcan con plaza de *agregado* á bordo de un trasatlántico de vapor, en el cual pasan los doscientos días que manda el reglamento, obra de la famosa Junta de la Marina mercante, y en los cuales su ocupación es la de escribientes, llenando hojas de bordo, notas de rancho y listas de pasajeros, y todo lo más observan una meridiana solar, y no calculan, sino que copian el Diario de navegación. No hay que hablarles de largar ni aferrar velas, ni saben lo que es cajeta ni tomadores, ni sus pies se han apoyado en los marchalides ni en los flechastes, ni saben qué nubes son las que llevan viento, ni sus manos se curten con alquitrán, ni los remos les forman callos; en fin, con doscientos días de casi pasajero, se presentan á optar al título de piloto en las Comandancias de Marina, en cuyos centros se verifican exámenes cada dos meses, en los que, por regla general, se aprueban todos, todos, todos.

Y como la pluma ha corrido más de lo que permite una publicación como EL MUNDO NAVAL, en otro número molestaré nuevamente su atención, continuando el examen de este tema tan interesante para la Marina del comercio, reiterándose entre tanto de usted atento compañero y servidor, Q. R. S. M.,

JOSÉ RICART Y GIRALT

Capitán de la Marina mercante y Catedrático de Navegación.

Barcelona 8-v-07.

Notas diplomáticas.

Como todo frío y desapasionado observador presumía y recelaba, las esperanzas de los filohelenos se han frustrado casi enteramente. La población cristiana de la Turquía de Europa no ha hecho movimiento alguno para ayudar á Grecia, sirviendo de importante diversión á las fuerzas militares del turco. Los rumanos, los eslavos del Sur, los Estados y pueblos súbditos pocos años ha del Sultán, y hoy soberanos é independientes, no se han movido tampoco contra el poder que los tuvo esclavizados durante siglos. Tal vez esta inacción egoísta se deba al influjo de las grandes potencias contiguas y protectoras, á Rusia y Austria; tal vez dependa dicha inacción, bastando á explicarla, de la escasa simpatía, celos y opuestas aspiraciones que hay entre griegos, eslavos y rumanos.

Como quiera que sea, abandonados los griegos á sus propios recursos, no han podido resistir el ímpetu, el buen orden y la desmedida superioridad numérica del ejército turco y han ido cediendo, primero en Larissa y después en Farsalia. El ejército turco ha obtenido fáciles laureles en una serie de encuentros, desalojando á los griegos de sus posiciones, hollando y dominando parte de su territorio y caminando hacia Atenas.

La escuadra helénica, de la que se esperaba mucho, poco ó nada ha conseguido y no ha podido hallar ó no ha querido ni sabido buscar la escuadra de los turcos, á fin de compensar con alguna victoria marítima el mal éxito de los combates por tierra, y á fin de neutralizar así el efecto lastimoso que hacen los vencidos en el ánimo hasta de aquellos que mejor los quieren y que mayor bien les desean.

Aún se advierten contradicción y confusión en las noticias; pero, á pesar de todo, se ve claro el triunfo de los turcos y que, si las grandes potencias no se interponen, llegarán hasta Atenas é impondrán la paz con las condiciones que mejor les convengan; quedándose de nuevo con la Tesalia y exigiendo y sacando del exhausto y pobre Tesoro helénico una indemnización enorme.

De temer es asimismo que los patriotas de Grecia, los aventureros de todos los países que han acudido á auxiliarlos y aquella

parte del pueblo propensa á motines y revoluciones y á dejarse dirigir por los demagogos, exasperados por el infortunio, traten de levantarse contra la dinastía, que es extranjera, y atribuyan á su debilidad ó á su traición lo que sólo es producto de la incontrastable fuerza del mayor número, de la mejor organización y de la disciplina de las tropas regulares.

En el día valen menos que nunca contra ella el generoso heroísmo y la desordenada aunque tenaz energía de todo un pueblo que combate y se sacrifica por su libertad é independencia. En el día son más raros que en lo antiguo los Leónidas y los Temístocles; hechos como los de las Termópilas, Maraton y Salamina no suelen renovarse; las mismas proezas épicas de la última guerra de la independencia de Grecia no es de esperar que se reproduzcan pocos años después de haber ocurrido. Lo probable, lo natural es que Grecia se dé por vencida y pida socorro.

¿Qué harán en esta ocasión las seis grandes potencias, de cuyo concierto y de cuya acción armónica debieran depender la paz y los destinos del mundo? Por su indecisión, inspirada acaso en el deseo de que el concierto no se rompiera y de que la guerra quedase aislada, se ha creado una situación de la que es más difícil salir ahora que de la situación que había antes de empezar entre turcos y griegos la lucha que hubiera podido evitarse. Hoy ofrece mayores inconvenientes, después de los triunfos del Sultán, el exigirle que abandone á Creta, cuyos habitantes hubieran, sin duda, votado en un plebiscito por su anexión al reino helénico. Y hoy surgen además grandes inconvenientes para contener á los turcos en su marcha triunfante, para evitar á Grecia mayor humillación y la mutilación de Tesalia y para sacarla á salvo de la ruina y del pago de una grande indemnización de guerra.

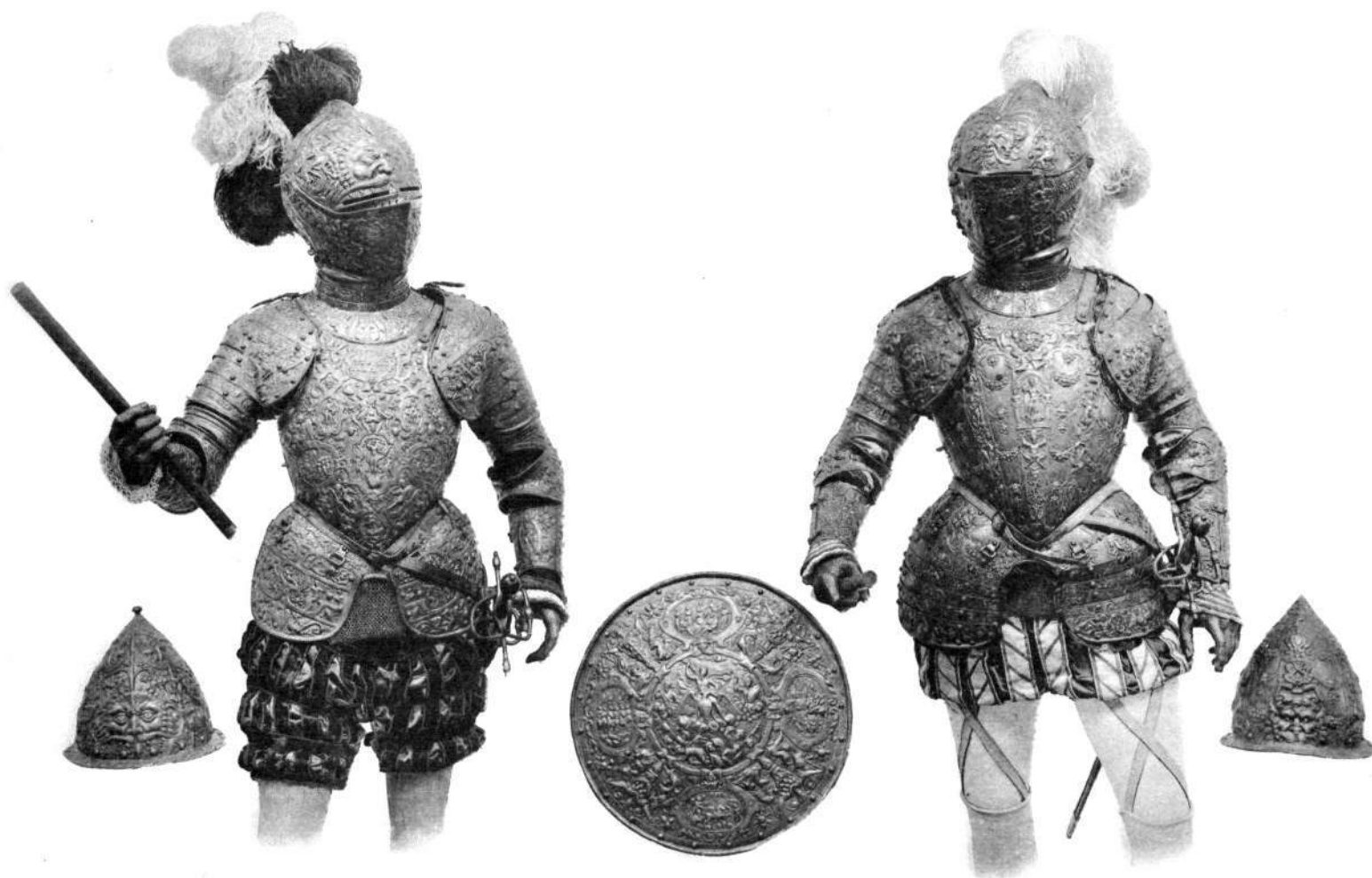
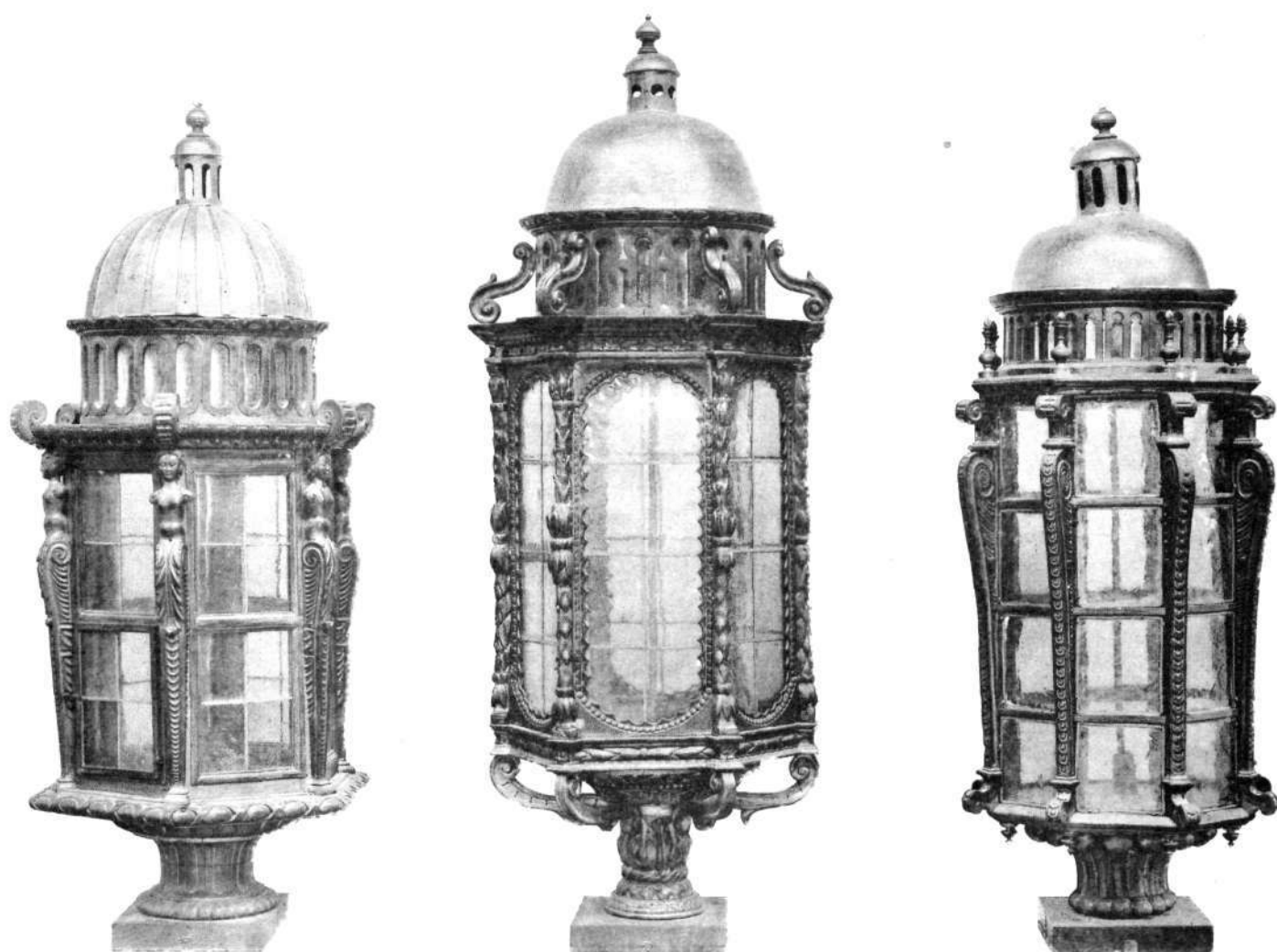
¿Cómo esterilizar los sacrificios y esfuerzos de los otomanos? ¿Cómo ahogar, ó moderar al menos, el entusiasmo y el engrandecimiento de los sectarios del Islam, después de las victorias que han obtenido? ¿No clamarán y pugnarán los más fervorosos musulmanes por que el Padischá y su Gobierno se desprendan de la tutela que sobre ellos ejercen los Gabinetes de las grandes naciones cristianas?

Las dificultades son hoy mayores que antes del 18 de Abril, al declararse la guerra. Y la mayor dificultad de todas estriba en sostener el concierto de las seis grandes potencias, más que entonces discrepantes ahora. ¿Lo que parece, Austria y Rusia se unen. ¿Seguirán Inglaterra y Francia la misma política? ¿Se quebrantará ó se romperá la triple alianza porque el Emperador germánico se muestre menos favorable á los griegos que á los turcos, en contra del intento y propósito de los otros Gabinetes europeos? ¿Permanecerá Italia fiel á su alianza con los alemanes, ó se irá con Austria y Rusia, si estas potencias protegen á los griegos y si el pueblo italiano muestra por los griegos su natural y antigua simpatía?

Poco ó nada acertamos á pronosticar sobre el desenlace que tan enredada cuestión no puede dejar de tener pronto. Lo que sí entrevenemos, y quiera Dios que nuestro buen deseo no nos engañe, es que todo ha de arreglarse de un modo ó de otro sin que se turbe la paz general de Europa. En todas partes hay el más vivo interés en que no sobrevenga la discordia. El estrago horrible que traerían consigo tantos poderosos medios de destrucción acumulados y el incalculable derroche y pérdida de riqueza que produciría una gran contienda armada nos mueven á esperar que la diplomacia será prudente y que la intervención y mediación para poner término á la guerra greco-turca se hará de común acuerdo violentando algo su voluntad, cediendo y conformándose con la de los otros el Emperador de Alemania.

En la diplomacia de las grandes potencias se requiere hoy, además del concierto y del tino, la mayor prontitud. Mientras se tarde más en imponer un armisticio y el mediar en la lucha, mayores serán las dificultades para el arreglo. Dicen que las últimas posiciones que los griegos ocupan son muy fuertes y pueden ser mejor defendidas; que el patriotismo helénico aún puede producir más eficaces resultados; que ya en el Epiro, con el auxilio de la población cristiana, enemiga del Islam, ó ya por medio de su escuadra, mejor dirigida y equipada que la turca, los griegos pueden aún tomar el desquite; pero la más general creencia es que sobre este punto debe perderse toda esperanza. Grecia, por lo tanto, quedará más rendida mientras más tiempo se prolongue la guerra, al paso que los turcos se pondrán más orgullosos y más exigentes. Así se hará cada día más difícil el hallar un buen término y desenlace para todo.

Es evidente que, si el imperio turco merece contarse en el número y entrar en la confederación tácita de las naciones civilizadas de Europa, la razón y la justicia están de su lado. Los griegos violaron el derecho de gentes enviando socorros y al coronel Vassos con gente armada en defensa de los rebeldes de Creta. Pero si se atiende á que la diferencia de religión, el atraso de los turcos y su fanatismo no consienten que figure su Estado como igual ante la ley á los demás de Europa, y si se atiende á que las últimas crueldades y matanzas de cristianos en Armenia, en Constantinopla misma y en la isla de Creta ponen al Estado turco fuera de esa ley común, será menester, ya que no justificar y glorificar, disculpar el arranque generoso de la nación helénica, y en



FANALES DE GALERAS CAPITANAS GANADAS POR DON ALVARO DE BAZÁN

ARMADURAS DEL PRÍNCIPE DON FELIPE, DESPUÉS REY DON FELIPE III.



vez de acusarla de una violación del derecho de gentes, aplaudir por justo ó tolerar por irresistible y por inevitable el socorro que dieron contra la tiranía á los rebeldes cretenses, que son de su misma casta, que tienen la misma religión, que hablan el mismo idioma y que desde hace más de treinta siglos son y figuran como hermanos en el libro de la historia.

Ni las seis grandes potencia unidas, ni ninguna de ellas singularmente ha cuidado de la integridad de España ni ha formulado la menor protesta contra los que, si no envían tropas regulares á Cuba en favor de los rebeldes, envían armas, municiones, dinero, buques cargados de gente armada y otros auxilios, sin los cuales ya estaría allí sofocada la rebelión, ó nunca acaso hubiera tenido importante crecimiento. Extraño es, pues, que se mire con tan cuidadoso esmero por la no violación del derecho internacional cuando le viola, es cierto que abiertamente, una nación pobre y pequeña, y no se haga caso de la misma violación si es hipócrita y solapada y si incurre en ella una nación poderosa, cuya única disculpa es la de que su poder central no tiene las suficientes facultades constitucionales para impedir que sus ciudadanos, en mayor ó menor número, falten á lo que se debe á una nación amiga y aliada.

Como las comparaciones son odiosas, conviene dejar á un lado las comparaciones. El arrepentimiento y la enmienda absuelven de la culpa, y es de esperar que, si bien las seis grandes potencias no se declararán arrepentidas para no confesar que su inactiva indecisión, que ha traído la guerra, es una falta, enmendarán esta falta con rapidez y de común acuerdo para que no nazca la discordia entre ellas y para no incurrir en algo de odioso sometiendo de nuevo á los cretenses al dominio turco porque los griegos les dieron auxilio y porque los griegos fueron vencidos. Según lo que decidan las grandes potencias, así será el desenlace, al menos por ahora; pero, decidiendo ó no, lo que pide en este caso la equidad y la conveniencia es que Creta quede libre del yugo turco y que se interceda por Grecia para que no pague caro su vencimiento. La opinión liberal de toda Europa, representada por Gladstone en Inglaterra, por Crispi en Italia y por hombres eminentes también en otras naciones, empujará sin duda á esta solución hasta á los Gobiernos más conservadores.

Acaso los turcos se engrían más si dura más la guerra, alcanzando cada día mayores ventajas. Ya han entrado en Volo, y en la batalla que está próxima á darse cerca de Domokos es de temer que alcancen nueva victoria, á pesar de los refuerzos que los griegos reciben de Atenas, y en los cuales se cuentan 1.500 aventureros italianos al mando de Ricciotti Garibaldi.

Un buen fundamento hay, sin embargo, para esperar que se mitigue el furor bélico de los turcos, que se detengan en medio de su marcha victoriosa, que sean dóciles á las amonestaciones de paz que la diplomacia les dirija, que no sean grandes sus exigencias sobre los vencidos y que hasta se resignen á abandonar á Creta: el Tesoro público de Turquía está apuradísimo: no puede con los grandes gastos que ha de ocasionar la prolongación de la guerra, y ni siquiera tiene la esperanza de recobrarlos de esos gastos á expensas del vencido, que es más pobre aún, y que dará poquísimo de sí, por mucho que le expriman.

JUAN VALERA

9 de Mayo del 97.

LA LABOR DE DOS AÑOS

LAMADO el partido liberal conservador á los consejos de la Corona cuando la rebelión en Cuba había tomado mucho incremento, estaba su extenso litoral sin vigilancia y se pensó en la notoria conveniencia de que fuerzas navales circundaran la Gran Antilla para impedir desembarcos de expediciones filibusteras.

La flotilla de cañoneros construída en Inglaterra en contados días y destinada á Cuba, donde llegó sin accidente alguno desgraciado, fué uno de los primeros éxitos alcanzados en su gestión por el General Beránger, cuyo retrato damos en este número.

La Infantería de Marina, que cuenta en su historia tantas páginas gloriosas, y que en los momentos en que la Patria lo requiere es la primera que desea compartir las fatigas y penalidades de la guerra, fué á Cuba desde luego á verter generosamente su sangre por la integridad del territorio español.

En la memoria de todos está cómo surgieron aquellos batallones, tan de improviso, tan bien organizados, con su armamento moderno y con el más excelente espíritu militar.

Los Generales que han dirigido personalmente la campaña saben cómo se han batido en los campos de Cuba los que fueron héroes en las alturas de Somorrostro.

Estas organizaciones improvisadas, constituyen para el General Beránger una de las notas más brillantes de su afortunada gestión ministerial.

Los que de cerca le ven en su diaria y constante labor, admiran sus esfuerzos para que la ley de la Escuadra que votaron las Cortes tenga su más perfecto desarrollo, dentro de los recursos disponibles para ello. No es el General Beránger un marino de otros tiempos. Sigue atentamente los progresos de la arquitectura naval en el mundo, estudia mucho los problemas que á ella se refieren, y leyendo cuanto se escribe en libros y revistas extranjeras, se halla al día en estas materias de tan íntima conexión con los altos deberes de su importante cargo.

Los grupos técnicos para las dotaciones de los buques de la escuadra, han sido una de sus más acentuadas preocupaciones en estos dos últimos años, y sus afanes han tenido resultado feliz.

Estaban cerradas las escuelas de soldados jóvenes de Infantería de Marina, la de Cadetes del mismo Cuerpo y la de Condestables, y él las ha abierto, aumentando el número de los que en ellas reciben instrucción militar.

Las defensas submarinas de la isla de Cuba son también obra suya, que le enaltece en alto grado.

Cuando los deberes de gobierno imponían grandes previsiones, porque se temían conflictos de carácter internacional y la Marina parecía llamada á hacer frente á los mismos, el General Beránger no dormía ni se daba punto de reposo, ya para dotar á los buques de personal idóneo é instruído, ya para establecer repuesto de carbón, municiones y proyectiles en los puntos convenientes, ya pensando movimientos y planes de ataque.

Por fortuna, los principios del derecho internacional son respetados y nuestras relaciones cada vez más cordiales; pero es innegable que el General Beránger llevó sus previsiones hasta donde lo exigían las circunstancias difíciles que cercaban á la nacionalidad española en América.

Ya están unidos á la escuadra en Mahón dos buques modernísimos, que son la última palabra de la arquitectura naval, y no tardarán en surcar como saetas las aguas del litoral español cuatro más del mismo tipo y de mayores perfeccionamientos.

Son los *destroyers* maravillas en el andar y al mismo tiempo poderosas y temibles armas de combate, que constituyen el complemento de las unidades tácticas. Al mismo tiempo que pascan por los mares la bandera española, son testimonio vivo del celo de un Ministro por los intereses de su patria al dotarla de estos adelantos de la ingeniería naval.

En Tolón está el acorazado *Pelayo*, aumentando el poder ofensivo de su artillería y ensanchando su radio de acción hasta la altura de los mejores buques de su tipo. Allí están también las antiguas é históricas fragatas *Numancia* y *Vitoria* transformándose en acorazados de costa.

Pronto llegará á Cartagena el acorazado *Cristóbal Colón*, construído en Génova para España en estos tiempos de gestión ministerial del General Beránger.

A él se debe la organización de los batallones de infantería que sirvieron de base muy principal á las operaciones sobre Iloilo y que, en la gloriosa campaña de Filipinas, supieron, con las fuerzas del valeroso Ejército, conquistar inmarcesibles laureles. A este ilustre marino se debe también la ley de la movilización de la Escuadra y la creación de las Divisiones navales de los departamentos, por la que fué felicitado por el Emperador de Alemania, y el establecimiento de la caja de inválidos de la Maestranza.

Esa escuadra que, al mando de un entendido Contraalmirante, ha cooperado á los éxitos de la campaña de Filipinas por él fué organizada y de él recibió sus instrucciones.

Al actual Ministro se debe la limpieza de los caños de la Carraca; la construcción del dique de piedra para grandes carenas y del que lleva el núm. 2; la máquina, el taller de sierras mecánicas del mismo arsenal y el ramal de ferrocarril que ha de unirlos con la red general.

La quilla para el buque que costea la colonia de Méjico y la construcción en el Havre del crucero de 1.700 toneladas, con el producto de la suscripción patriótica de los españoles de ambas del Plata, son golpes de fortuna que vienen á abrillantar la gestión del digno General Beránger.

Son muy recientes dos reformas llevadas á cabo que le han valido muchas y muy entusiastas enhorabuenas: el aumento de las plantillas del Cuerpo general de la Armada y de la Infantería de Marina, demandado imperiosamente por las necesidades del servicio, y el proyecto de ley constitutiva que, entre otras muchas ventajas para los intereses navales del país, establece el principio de elección para el generalato en condiciones que han de aumentar para lo sucesivo la idoneidad y el prestigio del Estado Mayor de nuestra Marina de guerra.

La labor de reseñar en estas líneas la obra magna llevada á cabo en estos dos últimos años por el General Beránger sería inagotable, como inagotables son su iniciativa y su actividad para cuanto concierne á los sagrados intereses nacionales que le están confiados.

Para terminar este artículo, trazado á vuela piuma, necesito cumplir un deber de conciencia con el insigne jefe del partido liberal conservador.

Los propósitos del General Beránger en bien de la Patria han tenido siempre, sin una excepción, el apoyo más decidido y firme

del eminente estadista que preside el Consejo de Ministros. A los dos personajes aludidos cabe por igual la gloria de haber atendido con esmero los altos intereses de la Patria en cuanto se refiere á nuestra Marina militar.

B. DE AGUILAR.

PROGRESOS DE LA NAVEGACION

DESDE LOS REYES CATÓLICOS HASTA HOY

En España pone término á la sangrienta lucha sostenida por más de siete siglos con los árabes, y al finalizar la reconquista se destaca la trinidad sublime, que enlaza la ciencia, la religión y el Estado, que representan Colón, Fray Juan Pérez y la excelsa Reina de Castilla Isabel la Católica; estas almas superiores se compenetraron, se funden en un mismo ideal, ideal que toma forma en las naves que, ostentando el victorioso pendón de Castilla y guiadas por Colón y los Pinzones, se lanzan á través del desconocido Océano para hacer surgir de sus aguas un nuevo continente.

Estos descubrimientos, que duplican la superficie de la tierra, fueron para el comercio y la navegación el principio de una nueva era: lo largo de los viajes, la inclemencia de los mares que debían recorrerse, sustrayéndose de las costas, hicieron necesario el empleo de buques de mayor tonelaje y más sólidamente contruidos; la arquitectura naval llegó á ser una ciencia que exigió serios estudios; nuevos instrumentos de física y astronomía se inventan, los antiguos se perfeccionan, y á partir de esta época, el comercio toma una dirección completamente diferente, y al ilustre descubridor de América pertenece la gloria de haber transformado el tráfico por tierra en tráfico marítimo; los puertos del Mediterráneo se empobrecían cuando la Europa occidental abrió los suyos á los de las Indias, y el Océano fué la gran vía de las comunicaciones generales.

Largo sería relatar los gloriosos hechos llevados á cabo por portugueses y españoles, que descubren y exploran nuevas tierras, entregándolas al progreso y á la actividad humana, confirmando las creencias científicas, como la esfericidad de la tierra, gloria debida á España, representada por Magallanes y Elcano; y, sin embargo, estos descubrimientos difieren esencialmente en sus consecuencias.

Las expediciones portuguesas fueron organizadas y equipadas por el Gobierno; las españolas, por guerreros, mediante convenio con la Corona; los primeros, al llegar á la India, que había estado relacionada con la Europa por el comercio desde la más remota antigüedad, no los recibieron como seres sobrenaturales, hijos de los dioses ó del sol, y sólo á lo fuerte de sus expediciones y á la habilidad política de Cabral, Almeida, y especialmente del gran Alburquerque, como es conocido en la historia, pudieron establecerse y tuvieron acceso en todos los países donde se hacía el comercio desde el cabo de Buena Esperanza hasta Cantón, ejerciendo su dominación por medio de una serie de fortalezas y factorías: las principales dependencias de Goa eran Mozambique, Sofala, Melinda en la costa de Africa, Mascate y Ormuz en el golfo Pérsico, Din y Damann en el golfo de Bengala y Malaca en su península. Alburquerque comprendió que para sostener esta nueva vía era preciso matar las antiguas, explotadas por los turcos y, sobre todo, por los venecianos, lo que consiguió desbaratando las fuerzas con que apoyaron al Soldán de Egipto, habiéndose antes asegurado la amistad del Rey de Etiopía.

Los portugueses encontraron países cultivados, ricos y comerciantes: los españoles, poblaciones bárbaras y desnudas, sin agricultura, sin comercio y sin animales domésticos. En vano Colón buscaba en Cuba y la Española opulentas ciudades, cortes desplegando el lujo oriental, el esplendor de las riquezas descritas en las leyendas del Catay y de Cypango; su diario se limita, pues, á expresar las bellezas de la naturaleza tropical; los portugueses sacaron, por consecuencia, ventajas inmediatas de sus descubrimientos, y aunque en relación al tiempo no aventajaban á las antiguas vías comerciales (seis meses), el mayor tonelaje de los buques y la exacción de los tributos á que estaban sujetas las mercancías en su tránsito al pasar por diferentes manos, hacían que éstas llegasen á Lisboa á mitad del precio que antes alcanzaban, lo que hizo extenderse el consumo de ellas. La constitución de la India no permitía tampoco el dominio absoluto que nosotros impusimos á los moradores de la América.

Transcurrieron algunos años antes que Hernán Cortés, el que, según expresión de un gran historiador, realizó los más grandes hechos con los más débiles medios, y que Pizarro conquistase los grandes imperios de Méjico y el Perú, los mayores centros de civilización que presentaba la América; pero aquellos hombres, como todos los que intervenían en la conquista, no pudieron desprenderse de la época en que vivieron, ni del objetivo que los impulsaba; llevaron tras sí, excepción de algunos, como Vasco

Núñez de Balboa, unidos al amor, á la gloria, á su intrepidez y á su valor, nobles y humanitarios sentimientos, y que la vil envidia de Pedro Arias lo condujo al cadalso en Darien, hechos lamentables por las riquezas descubiertas: éstas, la extensión de las tierras conquistadas, el número de sus habitantes, hicieron más activas las relaciones entre la Península y la América.

A una falsa idea sobre la riqueza, á la carencia de principios económicos y á la política de exclusivismo seguida con todo rigor en América, se unían en el continente las guerras exteriores de religión y de dominio y una persecución activa á los descendientes de los vencidos en Granada, y en el siglo de Carlos V y de Felipe II, de nuestras mayores glorias militares y marítimas, de tanto heroísmo y de tantas proezas, nuestra población decrece, nuestro comercio, nuestra industria, nuestra agricultura decaen; es una nación que, extendiéndose, se disuelve, siendo absurdas todas las medidas para retener el oro enviado de América, que sólo nos sirvió para encarecer la vida, pasando á las industriosas manos de los franceses, holandeses é ingleses, demostrándonos que éstas son las verdaderas riquezas, no los productos extraídos de las ricas minas de Méjico y del Perú.

En el primer tercio del siglo XVII, la Europa contaba 22.000 buques de transporte, distribuyéndose por el orden siguiente: Holanda, Inglaterra, Francia, España, Portugal, Italia, Dinamarca y Suecia, probando nuestra inferioridad, á pesar de nuestra gran extensión territorial y de la diversidad de sus productos, respecto á otras nacionalidades que se desarrollaban en poder y riqueza en detrimento de la nuestra.

A las guerras íntimas sostenidas especialmente con los holandeses é ingleses, nuestros constantes competidores en la mar, únense las devastaciones que las bandas filibusteras, cuyo primer centro es la isla de San Cristóbal, luego la Tortuga, ejercen en el mar de las Antillas, y cuya disolución sólo se efectúa por las riquezas adquiridas y por las rivalidades de las diferentes nacionalidades que forman estas temibles bandas de piratas; á estas devastaciones se suman la de los corsarios berberiscos en el Mediterráneo.

Al último monarca de la dinastía austriaca sucedió el nieto de Luis XIV, Rey de Francia, Felipe V, Duque de Anjou, y después de una guerra de trece años, que reviste el carácter de interior y exterior, de terrestre y marítima, termina ésta con el tratado de Utrecht, que ningún principio general introdujo en el derecho público, dejando, por sus estipulaciones, á nuestra constante rival dueña del mar, lo que es para la Inglaterra una necesidad, dada su posición insular. El tratado del Asiento, ó sea privilegio exclusivo para la introducción de negros esclavos en América, por espacio de treinta años, firmado en Madrid en 23 de Marzo de 1713, es la obra más inaudita que el despotismo marítimo haya imaginado. Ciertamente que el tráfico de esclavos fué un monopolio explotado por la Corona, habiendo sido antes adjudicado á alemanes y genoveses; pero nunca fué causa de la ruina de nuestro comercio y de nuestra navegación hasta la concesión á Inglaterra, debido á las relaciones que adquirió en nuestras colonias y al abuso que supo hacer de este privilegio, lo que ocasionó guerras con esta potencia, y que no concluyó hasta 1749, en que renunció á él, mediante la indemnización de 100.000 libras, pagadas á la Compañía Inglesa, pero sin suprimir el derecho de visita.

Terminada la guerra de Sucesión, nuestro país empezó á salir del marasmo en que yacía, debido á conocimientos más exactos de las fuerzas contributivas, basadas sobre el desarrollo de la industria, de la agricultura, del comercio y del crédito, única y verdadera base sobre la que puede fundarse el poder de una nación, y las reformas del tiempo de Fernando VI y Carlos III dieron por resultado que se renunciase á los galeones sometidos á la reglamentación fiscal impuesta por la Casa de contratación de Sevilla, en detrimento de los negociantes, que el comercio se hiciese en buques particulares, con licencias compradas al Consejo de Indias, dando al mismo tiempo libertad de tráfico á todos los súbditos españoles; esto, unido al establecimiento de correos mensuales de la Coruña á la Habana y bimensuales al Río de la Plata, hicieron que en diez años duplicase nuestro comercio, que era de 30.000 toneladas, y que en más vasta proporción aumentase la renta de Aduanas; pero nuestras guerras de equilibrio europeo, de sucesión en Italia, y la lucha sostenida sobre el dominio del mar, detenían el desenvolvimiento de nuestros elementos de riqueza, probando que no existía la debida correlación entre nuestras fuerzas militares y los medios contributivos necesarios á su sostenimiento.

La emancipación de las colonias inglesas, la forma de gobierno que éstas se dieron, la revolución francesa, derrocando el poder absoluto y vertiendo principios que tras una sangrienta lucha debíamos ver inscriptos en las Constituciones de todos los países, y nuestras disensiones políticas contribuyeron á la emancipación del continente descubierto por Colón; y, sin embargo, nuestro país no sucumbe á lo que algunos llamaban el gran desastre, y otros más previsores vieron en su pérdida la aurora de una nueva era de progreso y de libertad y del desarrollo de nuestra propia riqueza.

SEGISMUNDO BERMÚDEZ

Contralmirante.

(Continuad.)

LA REVOLUCIÓN FACULTATIVA



La transformación rapidísima y fenomenal que en el material flotante de todas clases se ha efectuado en corto período de este siglo, produce, en lo que al personal se refiere, un efecto que debemos poner en claro.

Mientras los acorazados, cruceros y torpederos más perfectos constituyen hoy las escuadras de combate, llamadas á practicar la guerra por sistemas antes desconocidos y que apenas empiezan á vislumbrarse, los llamados á tripular y manejar tales escuadras no han podido transformarse con la rapidez necesaria, porque el organismo humano no es susceptible de variar á la par que una catedral Belleville ó Nicausse.

Así, pues, como la generación actual se encuentra sorprendida por el cambio general, que no ha podido seguir, lo que, según la última expresión científica, ocasiona una degeneración fisiológica y marcadamente psíquica—degeneración que nosotros consideramos más esencial y atribuimos á causas más hondas, así también, más marcadamente aún en la Marina, la inarmonía del personal con las exigencias del momento histórico, se revela indiscutiblemente, tanto más clara y patente, cuanto que ha sido más rápida y trascendental *la sorpresa* de los marinos que la del resto de las sociedades humanas (1).

Si, pues, la degeneración fisiológica, y sobre todo psíquica, se halla indiscutiblemente probada por Lombroso, y antes presumida por otros, en la Marina es más marcada que en la mayoría de los demás institutos, por las causas que quedan apuntadas.

Paralelamente á tal degeneración, el personal marítimo, no sólo no ha hecho lo posible por adaptarse á las circunstancias, sino que, antes al contrario, la ruina, más fuerte aquí que en otros ramos, parece haberse complacido en complicar la situación y en dificultar la adaptación fisiológica, aumentando á las ya naturales é inevitables contrariedades, otras de índole atávica, digámoslo así, ó sea de permanencia, de conservación y mantenimiento de preocupaciones y obstáculos tradicionales.

Aún se enseña al guardia marina á virar por delante, cuando el manejo del torpedero reclamaria todas sus facultades; aún se recarga su cerebro con *alphas* y *betas*, cuando aquél, según Lombroso y Nordau, resulta *chico* para abrazar la evolución marítima del material y adaptarse á *la sorpresa* de las circunstancias. Así la degeneración viene aumentada en la Marina respecto á los demás institutos sociales.

La dificultad general de adaptación se halla, pues, en la Marina militar, recargada, ó mejor aumentada, por dos causas poderosísimas.

La primera, por la mayor entidad de la transformación marítima, la segunda, por los obstáculos tradicionales ó rutinarios, es decir, por *la resistencia* que los inveterados vicios oponen á la transformación. Si, pues, la degeneración fisiológica y psíquica se observa en todas partes, en la Marina militar tiene que ser mucho mayor.

Marchamos, pues, indiscutiblemente, de continuar el sistema actual, á un período en el que el personal marítimo militar se halle compuesto en su mayoría inmensa por degenerados de todas clases. ¡Dios quiera que prevalezcan los superiores!

¿Se quiere combatir el mal *en lo posible*? ¿En lo posible, porque acaso no está en lo humano dominarlo? Pues bien, vamos á exponer lo que al efecto nos ocurre.

La naturaleza emplea dos procedimientos en las transformaciones generales que efectúa, el de la evolución y el de la revolución, ó, en otros términos, el de la transformación progresiva y el de la transformación brusca, el de las suavidades y el de los cataclismos.

Mucho se ha discutido sobre estos dos sistemas y mucho se ha discutido, como siempre que se discute, sin fruto, pues ya dijimos en otra ocasión que, á nuestro juicio, de la discusión nacen las tinieblas. Ninguno de los progresos humanos ha surgido de discusiones; todos han sido producidos por concepciones individualistas, no colectivas, y han triunfado á pesar de las discusiones y de las controversias posteriores. Pues bien, los procedimientos naturales de evolución y revolución, de progresividad y cataclismo, son uno solo, á nuestro juicio.

Cuando la transformación que se opera *da tiempo* para que se adapten á ella y la sigan las entidades que están en juego, el cambio se efectúa por el procedimiento suave, y cuando aquellas entidades se retrasan, bien porque la transformación es rápida, bien porque son incapaces de seguirla por múltiples causas inherentes á su naturaleza ó circunstancias en que se hallan, entonces el cataclismo viene, y es más, es necesario, indispensable, para que las entidades en evolución ganen *el tiempo perdido* y se coloquen en condiciones armónicas con las exigencias naturales. Sin la revolución, pues, sin el procedimiento evolutivo brusco, en ocasiones ineludible y salvador, *la muerte*, la anulación de las entidades evolucionistas por dislocación de sus relaciones con el Cosmos será la consecuencia cierta é inevitable. Así, *la pulmonía* es un proceso salvador. Todas las enfermedades, que representan á los cataclismos en la transformación de los seres, no son bajo este punto de vista sino *revoluciones salvadoras*, mediante las cuales se adaptan rápidamente los organismos á las circunstancias. Muchos mueren por no poder resistir el procedimiento; pero es indudable que antes morirían si la revolución no se iniciara.

Todas las transformaciones de entidad, todas las grandes metamorfosis, todo aquello que representa un paso grande y trascendental, un cambio radical y profundo, el principio, en fin, y el establecimiento de una situación sólida y estable, requiere el procedimiento revolucio-

nario ó brusco, el sistema evolucionista del cataclismo. Pero este procedimiento no es distinto del suave. Es *uno solo* el procedimiento natural, sino que se acelera ó retarda según las circunstancias y las exigencias. Cuando el factor tiempo, tan esencial en todo, se ha perdido, es preciso ganarlo.

Los dos modos aparentes de transformación, que en realidad son uno solo, como decimos, se suceden alternativamente en la naturaleza. Y esto es debido á su misma esencia. Claro es que cuando se gana el tiempo por un cataclismo hay que perderlo luego, y viceversa, para marchar acorde con el Cosmos. Toda aceleración evolucionista es precursora de un retardo y todo retardo lo es de una aceleración. Así, después de la enfermedad viene la salud y después de ésta torna la enfermedad. Después del temporal la calma y después de la calma el temporal.

Nunca se está más seguro contra un cataclismo que cuando éste acaba de pasar, y nunca es aquél más presumible que cuando ha transcurrido mucho tiempo sin él. La paz está asegurada al terminar la guerra, y por tanto más tiempo cuanto más honda y violenta ha sido la perturbación militar. La guerra es tanto más probable cuanto más largo ha sido el período de la paz. Es natural. El tiempo que el cataclismo ha hecho ganar á la evolución hay que perderlo luego, y al revés.

Demostrado en la primera parte de este artículo que el personal marítimo de todas clases ha sido adelantado en la evolución general por la transformación rápida del material, que aquél no ha podido seguir con la velocidad precisa á causa de la naturaleza humana y las preocupaciones rutinarias, es indudable que el cataclismo se acerca, como procedimiento salvador. La pulmonía bienhechora, lo que en otros términos llamaremos la Revolución facultativa, puede sólo retardar la degeneración, mayor en el personal marítimo que en los otros, por las razones ya apuntadas, y producir la posible adaptación de aquél á las circunstancias.

¿Cuál ha de ser esta revolución facultativa? Procuraremos examinarlo.

MANUEL MONTERO Y RAPALLO

(Se continuará.)

Capitán de Fragata.

LA SUERTE EN LA MAR



MAÍAS de Novoa, ayuda de cámara y entrecasado cronista del Rey Felipe III, sentó en su manuscrito que el marino, lo mismo que el médico, ha menester de buena estrella tanto como de ciencia y experiencia.

Le sugirió este aforismo la noticia sucesiva de las campañas de don Martín de Padilla, el cual, con ser cursado en la carrera y reunir á los títulos profesionales los de mayor autoridad en la milicia y en la corte, Conde de Santa Gadea, Adelantado mayor de Castilla, Grande de España y Capitán General, no salía una vez á la mar que no volviera con las manos en la cabeza, como suele decirse, pareciendo que para él estaban expresamente reservados los huracanes, y los escollos, y las centellas, y las enfermedades, con toda especie de desdichas que menguaban á los bajeles y á los hombres puestos á su cargo; mientras que había otros Generales de Marina, D. Luis Fajardo, por ejemplo, que iban y volvían á las Indias, con inmensas flotas, sin romper una filástica ni hallar diferencias entre las aguas del Atlántico y las del estanque del Retiro. Esto ha sucedido siempre. Entre los muchos casos notables, me ocurre recordar uno de no remota data.

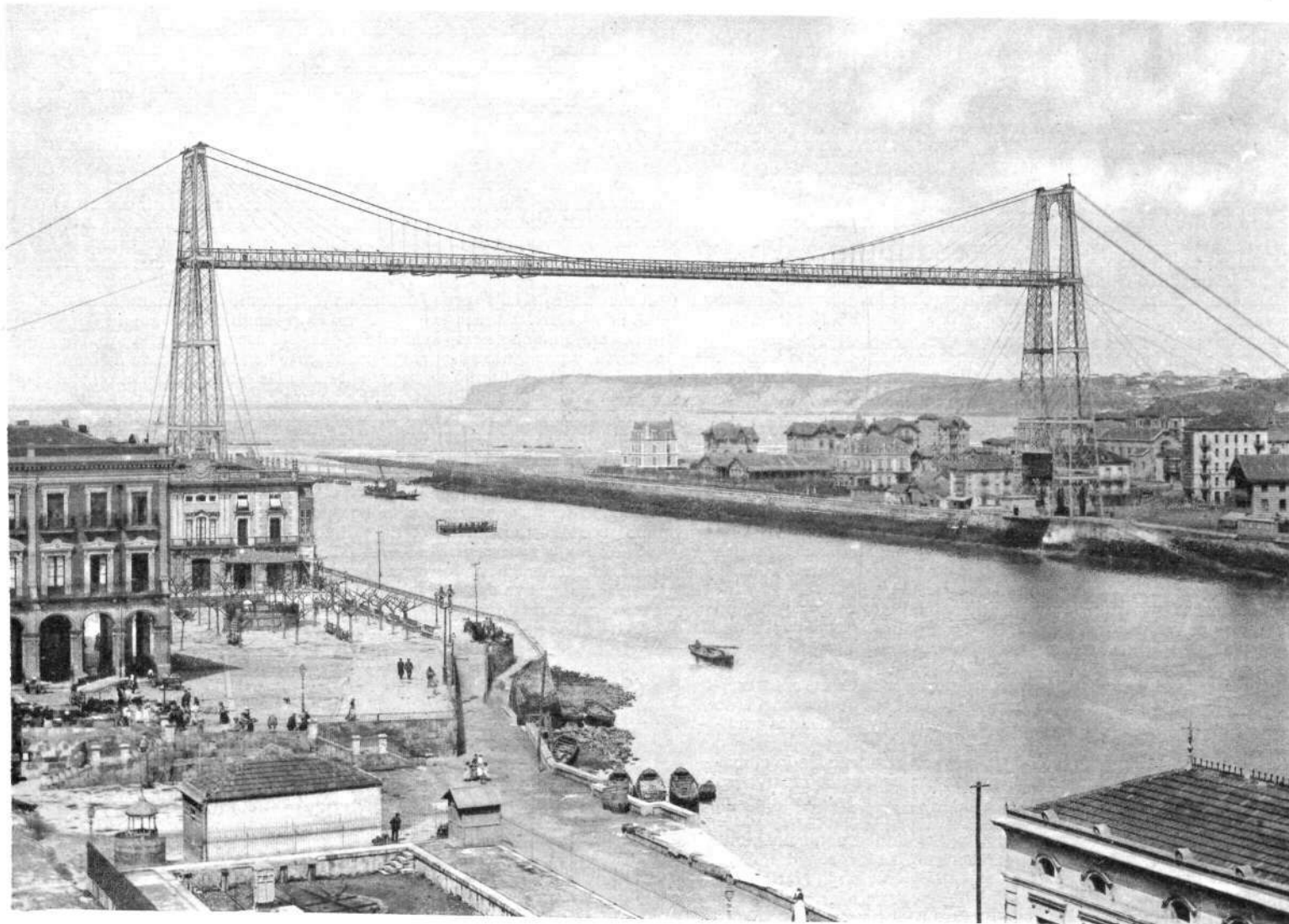
Cuando los ingleses se apoderaron de Manila, corriendo el año de 1762, entre los papeles de interés ocupados hallaron cartas dirigidas al Capitán General con aviso de estar próximo á llegar ó haber llegado el galeón *Filipino*, procedente de Acapulco, conduciendo la consignación de las islas y la plata acuñada con que anualmente se saldaban los cambios del comercio entre China y Nueva España, cosa de un millón de pesos, más bien más que menos.

La nueva no era de desperdicio: valía la pena de buscar el barco la ilusión de descargarlo de tantas piezas peluconas con el retrato del Rey de España, y dió la comisión el Almirante Samuel Cornish á los comandantes del navío *Panther*, de 60 cañones, y la fragata *Argo*, de 40, suministrándoles indios prácticos del estrecho de San Bernardino requeridos á las autoridades locales.

Estos indios cumplieron fielmente las instrucciones recibidas, guiando á los buques ingleses y entreteniéndolos sobre la costa de Capul mientras, conducido por otros el *Filipino* á puerto seguro, se desembarcaba la plata. Bien pudieran, pues, los britanos cruzar toda la vida como cruzaron veintisiete días esperándolo; pero ellos perseveraban en el acecho y creyeron recompensada su constancia al avistar el 30 de Octubre un bajel grande que navegaba en su dirección.

El navío, al dar caza, fué arrastrado por un hilero de corrientes y tuvo que fondear para no estrellarse en los bajos; la fragata, por más ligera, salió adelante y alcanzó al buque español con tanta más facilidad cuanto éste nada hizo para evitar el encuentro, lo que no fué óbice para que á la intimación de rendirse respondiera con la voz de los cañones en excelente tono. La fragata *Argo*, con mucha avería y pérdida de gente, se vió constreñida á retirarse.

(1) Nos referimos á todas las Marinas, no á la nuestra exclusivamente como debe desprenderse de los términos generales que empleamos.



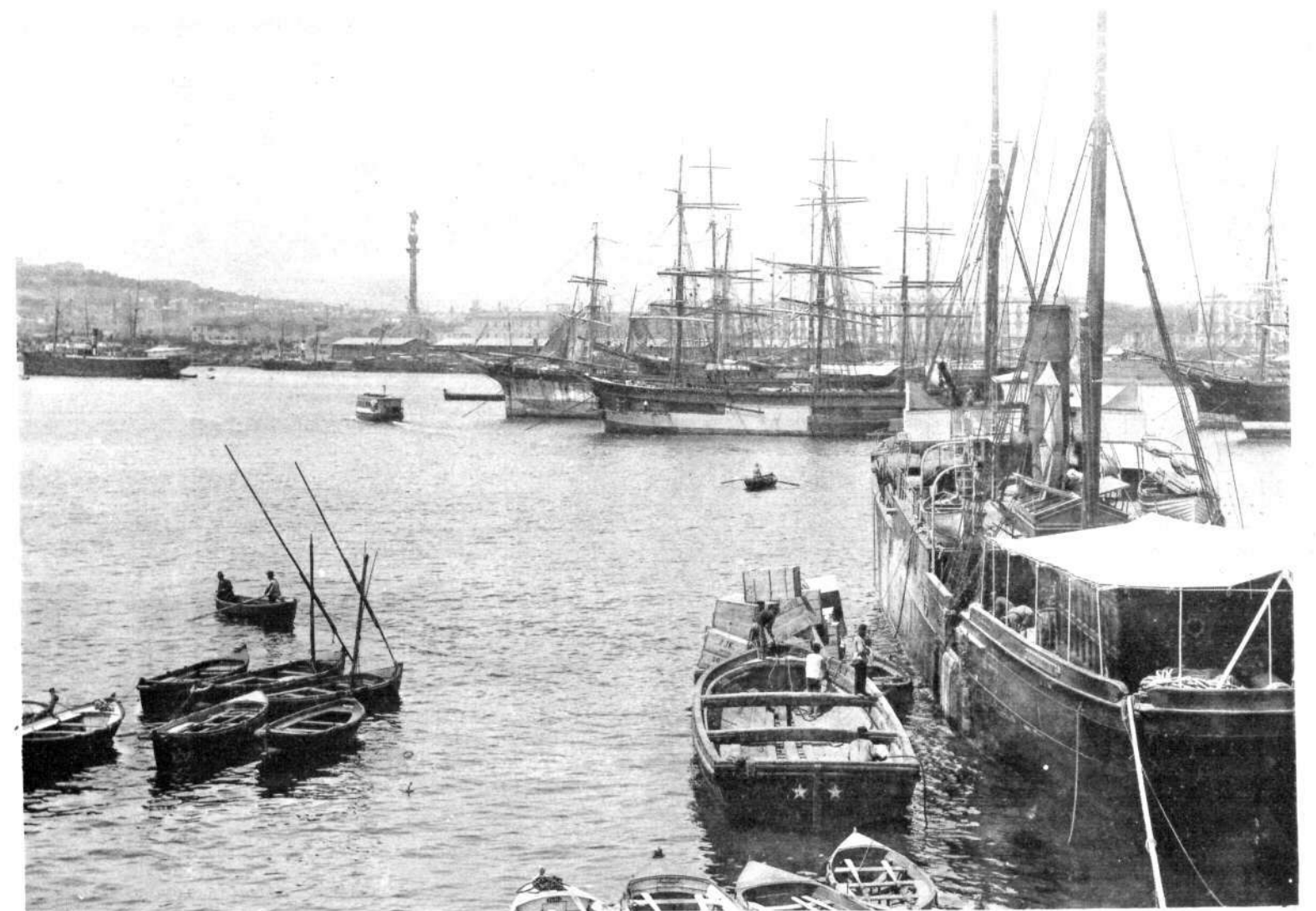
BILBAO.—PUENTE VIZCAYA



CÁDIZ.—BATERÍA DE SAN CARLOS



SANTANDER.—VISTA PARCIAL DEL MUELLE



BARCELONA.—DETALLES DEL PUERTO

Había conseguido en este tiempo el *Panther* ponerse de nuevo á la vela, y siguiendo toda la noche sin perder de vista al español, al siguiente día lo batió á tiro de fusil con superioridad de fuerza irresistible. Dos horas se defendió, sin embargo, en función honrosa, no contando con más que cinco cañones del calibre de á 8 y cuatro del de á 4, contra los sesenta de á 24 y 18 del inglés. Arriada la bandera se enteraron con sorpresa los vencedores de no ser el *Filipino* el buque apresado. Era el *Santísima Trinidad*, que con destino á Nueva España salió de Cavite el 1.º de Agosto, sin noticia ni sospecha de próxima guerra, y que á vuelta de vicisitudes, habiendo sufrido en las alturas del Japón un temporal que lo desarboló completamente, y por consecuencia paralización de movimiento, escasez de agua, aflicción y epidemia, arribaba en bandolas al cabo de tres meses de mar.

Caprichos de la fortuna, propicia á los ingleses, les deparó sin pensarlo un cargamento de sedería valuado en tres millones de pesos, al paso que á los míseros navegantes filipinos, tras de lo penado, obsequiaba con el combate, la prisión y la pérdida de la hacienda.

CESÁREO FERNÁNDEZ DURO

LOS VIAJES Á FILIPINAS

El descubrimiento y conquista de las islas Filipinas originaron la Bula de Alejandro VI, que para dirimir la contienda entre españoles y portugueses, que se disputaban el derecho á la posesión de los países nuevos, dividió entre ellos el planeta, á partir del meridiano de la isla de Hierro.

Por dicha Bula quedaron imposibilitados los españoles para dirigirse á sus colonias de la Malasia doblando el cabo de Buena Esperanza, que hubiera sido el camino directo; y como el del cabo de Hornos y estrecho de Magallanes, seguido por este insigne navegante y descubridor, era impracticable por la enorme distancia que se hacía preciso recorrer, se impuso la comunicación de la Metrópoli con aquellas islas á través de Méjico ó Nueva España, como entonces se llamaba, estableciéndose viajes periódicos entre Acapulco, puerto situado en la costa occidental de aquel virreinato, y Manila.

Oscurecidas á los ojos de España las islas Filipinas por la inmensa sombra que sobre ellas proyectaban nuestros inmensos y ricos dominios de América, se puede decir que fueron, hasta la emancipación de éstos, una colonia de Méjico, de donde recibían todos sus recursos, pues ellas no producían ni lo suficiente para su sostenimiento, muy á semejanza á lo que hoy con las Carolinas ocurre, que viven á costa del presupuesto de Filipinas.

Perdidas las colonias americanas, España principió á ocuparse con más detenimiento de aquellas islas, pobres reliquias que le quedaban de su antiguo esplendor colonial; en desuso, por otra parte, la Bula alejandrina, motivó que las comunicaciones con ellas se entablaran directamente por el cabo de Buena Esperanza.

Y por esta vía continuaron hasta que, sustituyendo el vapor al viento como motor de los buques, y abierto el canal de Suez, líneas de magníficos vapores, como son los de la Compañía Trasatlántica, hicieron los rápidos y directos viajes que hoy ponen á la Península tan cerca de aquellas posesiones, debiéndose, tanto á esta facilidad de comunicaciones, como al celo desplegado en la administración de aquellas islas, tan pobres á principios de siglo que necesitaban de un situado de quinientos mil pesos de Méjico para vivir miserablemente, el que hoy dispongan de un presupuesto de quince millones de pesos y una balanza mercantil de más de setenta millones de aquella moneda.

Dar idea de cómo se verificaban aquellos viajes por la vía de Acapulco y por el cabo de Buena Esperanza y de cómo se verifican hoy es el objeto de este escrito, pudiendo así apreciarse el enorme progreso realizado en la navegación de transporte en ese período de tiempo.

I

LA NAO DE ACAPULCO

Como dejamos dicho, desde el principio de la conquista y reducción de las Filipinas se establecieron viajes periódicos entre ellas y Nueva España, ó sea al puerto de Acapulco. Los buques que en ellos se empleaban han conservado hasta principios del siglo el nombre tradicional de *naos*, por ser de los entonces llamados así los primeros que se usaron, y sin que el haberse transformado con el correr de los tiempos en galeones y navíos les hiciera perder aquella denominación.

En dichos buques se embarcaban los artículos de comercio, que se convertían en dinero ó cambiaban allí por otros efectos, constituyendo la renta principal de aquel Gobierno. Ya desde Cebú despachó naos D. Miguel López de Legaspi, y una vez establecida la capital en Manila, se dispuso en Cavite el carenero y talleres de construcción de dichas naos. Estas eran semejantes á las que formaban en España las

flotas de Indias, barcos á la vez de carga y de guerra, pues tenían que defenderse de los corsarios ingleses y holandeses que pululaban por los mares de su derrota en busca de tan ricas presas.

Cuando en 1585, catorce años después de la conquista, concedió don Felipe II un situado sobre las cajas de Méjico para el sostenimiento de estas islas, dictó reglas sobre esta navegación. Por ellas se prescribía que dichos buques habían de pertenecer y armarse por cuenta de la Real Hacienda, siendo los factores de ella en Manila y Acapulco los encargados de su apresto. Recomendaba que los Gobernadores pusiesen en ello todo su celo, haciendo que las naos no dejaran de salir todos los años en la época oportuna, determinando que sólo en los beneficios se proveyeran sus plazas, así como que nunca se dejaran de pagar los salarios de los calafates, carpinteros, herreros y demás maestranza que trabajaban en estas obras reales, y si faltaba dinero se les abonara por las cajas de Méjico.

Estas disposiciones, que empezó á poner en vigor el Gobernador don Gómez Pérez Dasmariñas, contribuyeron á dar forma y estabilidad al carenero de dichas naos, el cual, como hemos dicho, desde el principio se estableció en Cavite. Para la defensa de dicho carenero se construyó el fuerte de San Felipe, del cual partieron tiempo después las murallas que cerraron y defendieron la población que allí se formó.

No fué Cavite el único punto donde se construyeron naos en el Archipiélago, pues leyendo su historia, vemos que también se recurrió á fabricarlas en otros aproposito por la cercanía de sus playas á los cortes de madera, como Tayabas, Ilo-Ilo, Leyte, etc.; pero Cavite era el establecimiento oficial con maestranza idónea, que en aquellos casos salía al punto elegido para verificar los trabajos. También consta que á principios del siglo XVII se construyó un navío en Siam, pero habiéndose perdido en su viaje á Manila, no se volvió á recurrir á aquel país extraño, en donde, por la abundancia de la madera llamada teca, se esperaba que saliera tan sólido como barato; lo que no parece que ocurrió en la prueba que se hizo.

La carencia de buenos constructores en Filipinas, á pesar de contar con operarios hábiles, hacía que las naos allí construidas saliesen aún más pesadas y menos marineras que las hechas en América, á más de inutilizarse más pronto por el empleo en su fábrica de maderas verdes.

Eran estos barcos generalmente de entrepuente y batería en la cubierta, y aunque sufrieron con el transcurso del tiempo modificaciones, tanto en el casco como en la arboladura y aparejo, según los adelantos de la arquitectura naval, siempre fueron tipos anticuados en su especie que se resentían de la falta de dirección hábil en su construcción.

Las naos salían anualmente de Manila para Acapulco en los meses de Julio y Agosto, época aproposito para su derrota, que estribaba en pasar por el Norte de las Marianas.

El número de naos que salía á viaje variaba según el de las disponibles y necesidades de la colonia; ordinariamente era una y muy raras veces fueron tres.

Los pocos conocimientos del arte de navegar en aquella época, la falta de buenos planos, el desconocimiento entonces completo de la meteorología y la falta de idoneidad en los comandantes legos y ajenos al oficio, como de toda la oficialidad, con excepción del *piloto*, originaban los mayores desastres en las navegaciones, y la historia de Filipinas hasta mediados del siglo pasado es una historia de naufragios.

Á esto hay que añadir la aglomeración de gente á bordo de aquellos buques, que carecían de condiciones para alojarla; que el rancho ó *matutaje*, que así se llamaba, lo embarcaba cada pasajero por su cuenta, resultando un sistema de alimentación deficiente, motivado por el desorden (inconcebible hoy) que sobre este punto reinaba; la escasez de agua, que se llevaba en *tinajas* y muchos pasajeros embarcaban la que debían consumir para no depender de la ración de á bordo; la duración del viaje, en general de seis á ocho meses; las penalidades de la navegación en la lucha del barco con el viento y la mar durante los grandes temporales; todo lo que daba por resultado el desarrollo de enfermedades y epidemias, principalmente el escorbuto, que hacía estragos en los pasajeros y tripulaciones, y también producía el cansancio de los ánimos y agriamiento de los caracteres, que, haciendo salir á luz el hervor de las pasiones, promovía á bordo disgusto y riñas que muchas veces terminaban en sangrientas tragedias.

Así que la llegada á puerto se consideraba (y no iban desacertados) como cosa milagrosa, siendo en el puerto de llegada un verdadero acontecimiento; se echaban las campanas á vuelo, salía la población en masa á recibir á los llegados que, procesionalmente y cantando letanías, se dirigían á la iglesia á entonar el *Te-Deum* de gracias, y en muchos casos á colocar en altares alguna imagen llevada por algún pasajero, á cuya intercesión se achacaba la feliz terminación del viaje; todo hijo de la piedad y fervor cristiano de aquellos tiempos, merced á los cuales se emprendían hechos y se aventuraban las vidas en peligros y riesgos que parecen inverosímiles en los positivos tiempos que corremos.

Los corsarios ingleses y holandeses, que en busca de una rica presa infestaron estos mares durante dos siglos, apresaron algunos de ellos; muchos se defendieron bien, sobre todo de los holandeses que, á pesar de su fama en Europa, demostraron en estos mares no estar á la altura de la reputación que allí tenían como hombres de mar, acreditándose sólo de sordida avaricia y piratas sin valor.

Establecida la Marina de guerra por el Rey D. Felipe V sobre las bases de permanencia y uniformidad en que se puede decir se encuentra hoy, y publicadas las Reales Ordenanzas de 1748, quiso el Gobernador de Filipinas, Sr. Arandía, organizar el servicio de aquellos buques, asemejándolos á los demás buques de las Reales Armadas consiguiendo fuesen provistos de aguada en su tonelería de madera, barriles y cuarterolas, suprimiendo la tinajería y reduciéndola á un número dado para el rancho del general; determinó que éste diese la mesa á los oficiales principales, según ordenanza, y sin coste de la Real Hacienda, para privar todo motivo al antiguo desorden. Que la tropa y equipaje se repartiesen en chazas y ranchos, conforme á ordenanza; navegasen los buques y permaneciesen en puerto como se

previene en la misma, sin separarse de ella en otra cosa que en lo que era inherente á lo especial de esta carrera, nombrando para exigir responsabilidad capitán propietario al navío. El segundo había de ser capitán de infantería, llevando también un teniente, dos alféreces y dos cadetes en lugar de guardias marinas, y todos con sueldos señalados, así como los demás pilotos y gente de mar, sin perjuicio de las gratificaciones que por Reales cédulas expedidas pudieran tener por el comercio para atractivo y estímulo al navegar en tan remotas regiones.

El Gobernador de Filipinas, Sr. Arandia, tomando por base las Ordenanzas de la Armada, formó una adición para este servicio especial y la dirigió á S. M. para su aprobación, pidiendo además oficiales de la Armada para el manejo de estos buques; S. M. aprobó todo, pero respecto á este último punto contestó las siguientes palabras textuales:

«Procedese ir adelantando la regularidad de este servicio y la economía en los servicios de los navíos y sus aparejos; llévase á debido efecto el establecimiento de aguada regular y víveres comunes, desterrando los antiguos particulares ranchos, pues sin esto no le bastaría el auxilio de oficiales de Marina ni pilotos para enmenar el estilo de esta navegación.»

Si desordenado y monstruoso era este servicio en lo que se refiere á su parte técnica y militar, no lo era menos en lo que se refiere á su modo de ser como buque de carga y comercio.

Era condición precisa que todo cargador fuese vocal del consulado, lo que suponía una residencia de algunos años en el país y 8.000 pesos de caudal propio; el mismo debía mancomunarse con todo el cuerpo de vocales para cargar sus intereses en tercios de determinada forma y dimensiones; debía contribuir con su cuota al pago de 20.000 pesos de gratificación para los comandantes de los buques en cada viaje redondo; no podía mezclarse ni tener la menor intervención en la calificación de bondad del buque, sin embargo de aventurar en él su caudal, y lo que completa la extravagancia del sistema es que había de pagar ante todas cosas 25 á 40 por 100 de flete, según las circunstancias, á los canónigos, regidores, militares subalternos y viudas de españoles, á cuyas clases y personas se les concedían cierto número de boletas ó cédulas de permiso para cargar, como una compensación de la cortedad de sus sueldos y por vía de privilegio, pero con el bien entendido que careciendo de la cualidad de vocales de consulado sólo les cabía el derecho de beneficiarlas y cederlas á los que lo eran por el tanto en que lograban concertarse con éstos, y como no se daba pase en la alhama al que no acompañaba las boletas correspondientes al número de tercios que pretendía embarcar, y por otra parte hubieron rivalidades entre los que desearon probar fortuna por este camino, los tenedores de las expresadas cédulas se hacían rogar á veces en términos que costaba quinientos pesos la cesión del derecho de cargar tres tercios, que escasamente encerraban efectos por el valor de mil pesos.

Demostando esto que en la célebre *nao* nada tenía que envidiar la organización facultativa á la mercantil y que todo era en ella raro, estrafalario y anacrónico.

En 1720, á consecuencia de reclamaciones del comercio de Cádiz y Sevilla, que achacaban el decaimiento de su tráfico y de la industria de la seda, á las importaciones que de este artículo de China hacía el galión de Acapulco en América, decretó el Gobierno suprimirlo. Esto no tuvo lugar, pues los vecinos de Manila representaron sus perjuicios al Rey, quien en 1734 anuló la cédula de 1720, limitando el negocio á llevar á América géneros por un valor nada más que de quinientos mil pesos y traer en retorno tan sólo un millón de pesos en plata, providencia que no se cumplió, pues aunque oficialmente así aparecía, las ocultaciones doblaban las más de las veces aquellas sumas.

Desde que en 1769 se estableció en San Blas de California un apostadero de Marina de guerra con su arsenal, se cambió el tipo de las naos al construirse allí con arreglo á galibos más modernos, adoptándose el de fragatas ó corbetas de pozo. En esta época empezaron á ser mandadas por oficiales de la Marina de guerra, aunque esta medida no tomó carácter general hasta principios del presente siglo, en 1802, en que el General Alava hizo un reglamento especial para este servicio.

JOSÉ RODRÍGUEZ DE TRUJILLO

Capitán de Fragata.

(Continuad.)

LA TRASATLÁNTICA ESPAÑOLA

JUZGADA EN EL EXTRANJERO



A era tiempo de que la prensa extranjera, que tiene voz y voto en el estadio de la publicidad europea, parase mientes en nuestras industrias y reconociese las excelencias de algunas que sirven de buen ejemplo á sus similares en otros países, al par que hacen resaltar con más brillo los galardones de nuestra patria.

La Mense, uno de los periódicos más cultos y de más circulación en Europa, que sale á luz en Lieja, cuna y vivero de la industria universal, ha publicado, en uno de sus últimos números, un artículo, hecho de mano maestra y con perfecto conocimiento de las cosas y de las personas, sobre la Trasatlántica española y su factoría naval en Matagorda.

El mejor elogio que podemos hacer de tan importante trabajo es reproducirlo aquí, traduciéndolo al pie de la letra:

«ANTONIO LÓPEZ

Es un nombre venerado en España. Pertenece á un hombre cuya historia puede condensarse en estas dos palabras: honradez y gloria.

A fuerza de constante trabajo pudo llegar el Sr. López á crear en Cádiz, hace de esto muchos años, una escuadrilla de barcos para el servicio particular entre las Antillas y la Península.

Prosperó la industria, y el Gobierno pudo confiarle los trasportes oficiales, entre los que figuraba como principal el servicio de correos de Cuba. El capital del Sr. López fué en aumento, extendiéndose su radio de acción, y á su muerte contaba España con la Compañía General Trasatlántica española, que está clasificada con la letra A en el movimiento marítimo del mundo entero.

Si Antonio López no hubiese tenido como sucesor á su hijo, el Marqués de Comillas, metido en los negocios del padre, activo y emprendedor como él y como el honrado á carta cabal, el edificio construido á fuerza de tantos sacrificios por aquel ilustre varón se hubiera venido al suelo, entre las manos de accionistas indiferentes ó bajo la presión de la concurrencia nacional y extranjera.

La Compañía General Trasatlántica española, que tiene en Madrid su representación directiva, cuenta establecidas sus delegaciones y agencias en los principales puertos de España.

Las líneas de las Antillas, de la América Central, de la América del Sur y de Filipinas forman en la actualidad el importante grupo de los servicios marítimos de la escuadra creada por Antonio López, considerablemente aumentada por el Marqués de Comillas, que ha coronado la obra de su inolvidable padre estableciendo en Matagorda la gran factoría naval de la Compañía, que no tiene rival en el mundo. En un vasto espacio que mide 75.000 metros cuadrados elevanse allí, en plena bahía de Cádiz, construcciones diversas que forman una ciudad industrial. La vista del establecimiento de Kockerill en Lieja (1) puede ofrecer al lector una idea de lo que es Matagorda, que por ende tiene el mar al lado.

Escuelas, asilos, barrios de empleados, una iglesia, jardines, bibliotecas, todo esto sembrado aquí y allí entre talleres, abacenes, diques secos, astilleros y cuanto se relaciona con las construcciones navales y el recorrido y reparación de los buques de la Compañía y de otros barcos de diversas empresas.

El conjunto de la factoría, á pesar de tan diversos elementos, resulta armónico y agradable á la vista y se sale del cuadro proyectado en otros tiempos por Antonio López con el concurso de sus consocios Sastre y Villaverde.

La factoría de Matagorda desde 1889 se halla en condiciones para luchar con ventaja con cualquiera otra de su clase y objeto, de Francia, Italia ó Inglaterra, y tiene como muestra de sus méritos surcando los mares el paquete de vapor de 1.000 toneladas *Joaquín del Piñazo*, construido en sus astilleros y que es admiración de todos los marinos.

Sigue después *La Mense* enumerando con precisión y exactitud todos los barcos de la Compañía Trasatlántica que hacen servicio, y termina el juicio periódico belga con estos dos párrafos, que á fuer de buenos españoles le agradecemos de veras al colega:

«De los marinos que mandan y tripulan todos estos barcos, no se puede decir más que una cosa: frecuentes son los siniestros marítimos, y sin embargo, casi ninguno registra esta Compañía.

Buena prueba de ello. Los vapores López han transportado en estos dos años 250.000 hombres á Cuba y 30.000 á Filipinas, sin contar el pasaje particular, y durante esos 230 viajes de ida y vuelta no ha habido que lamentar avería alguna ni retraso de consideración en los barcos de la Compañía Trasatlántica, cuya prosperidad va en aumento desde hace treinta y cinco años, para hacer imperecedero el nombre de Antonio López.»

UN ACTO HONROSO DE LA MARINA MERCANTE



NOTICIAS particulares recibidas de Manila dan cuenta de un hecho realizado por la Marina mercante española, durante la sublevación tagala ocurrida á fines de Febrero en el cuartel de carabineros de la capital del Archipiélago.

El acto referido, que enaltece en extremo á sus autores, fué llevado á efecto por el capitán y parte de la tripulación del vapor *Alicante*, propiedad de la Compañía Trasatlántica.

El día 25 del mes citado, á las tres de la tarde, un grupo de rebeldes, de acuerdo con algunos carabineros indígenas, penetró en el cuartel de dicho instituto, y después de asesinar vilmente al teniente y al sargento de guardia, se apoderó de las armas y municiones, con las que empezó á hostilizar á la Capitanía del puerto desde la puerta y ventanas del cuartel.

El Comandante de Marina, Sr. Lazaga, encontrábase en aquel momento en situación bastante comprometida, pues sólo disponía de escasas fuerzas de Infantería de Marina, de algunos marineros indios en los que no tenía absoluta confianza, de un capitán y un piloto pertenecientes á uno de los buques en bahía y de un teniente de voluntarios.

Enterado el Sr. Genís, capitán del vapor *Alicante*, de la infame traición de los tagalos y del ataque que en aquellos instantes dirigían á la Comandancia del puerto, ofreció su concurso y el de su gente para rechazar la acometida.

El Comandante Sr. Lazaga aceptó el generoso y patriótico ofre-

(1) Alude el articulista á la gran fábrica de Seraing, cerca de Lieja, en que trabajan 12.000 operarios, y de la que salen diariamente locomotoras y barcos allí construidos con elementos todos propios.—N. de la R.)

cimiento del capitán mercante, rogándole mandara á tierra doce hombres armados.

Sin perder un minuto fué el Sr. Genís á bordo y preguntó en alta voz á la tripulación, después de dar cuenta del caso, cuáles de los marinos de cubierta deseaban formar parte de la pequeña sección de desembarco.

¡Hermoso espectáculo el que se ofreció entonces, probándose una vez más la tradicional hidalguía y el imponderable valor de los corazones españoles! Todos los marineros exclamaban á una sola voz:—Yo voy, mi capitán!

Designados por la suerte los expedicionarios, el Sr. Genís, después de desarmar, como medida preventiva, á seis carabineros que á bordo prestaban servicio y de establecer en el buque marinería armada con un oficial al frente, embarcó con sus doce hombres en una chalupa, dirigiéndose al edificio combatido por los insurrectos.

El Sr. Lazaga aprobó con entusiasmo las disposiciones tomadas por el capitán del vapor *Alicante*, y distribuyó convenientemente en diversos sitios estratégicos el refuerzo recibido.

Al poco tiempo cesó el fuego de los insurrectos, produciendo gran desencanto en los valientes defensores de la Comandancia del puerto, los cuales hubieran deseado infligir duro escarmiento á los rebeldes, combatiendo por la Patria con el valor y la decisión que caracteriza al soldado español.

El proceder del Sr. Genís y de los marinos del vapor *Alicante* ha sido objeto en Manila de generales plácemes, como lo será en toda España al ser conocido.

Por su parte, el General gobernador de Manila, al tener conocimiento del hecho, dirigió al Sr. Genís un expresivo oficio dándole las gracias por el valioso auxilio prestado.

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

El Arsenal de Cartagena.

En el trozo de costa que corre desde cabo de Gata á cabo de Palos, á unas 18 millas de éste y resguardada su entrada por el islote Escombrera, se encuentra el magnífico puerto de Cartagena, y en él, al Norte de la boca, la ciudad del mismo nombre; tan importante desde la más remota antigüedad, no sólo por su posición y condiciones geográficas, sino también por sus ricas minas y gran comercio, mayor aún en los últimos siglos que en éste. No contribuye poco á su importancia el Arsenal Naval Militar que sostiene el Estado desde mediados del siglo pasado, pues aunque siempre se construyeron en este puerto buques hasta que D. Jorge Juan y otros ilustres marinos levantaron el importantísimo establecimiento actual, al comenzar el desarrollo del poder naval de España en los reinados de Fernando VI y Carlos III, no puede decirse verdaderamente que existiera el conjunto de talleres, almacenes, gradas, diques y dársena que constituyen el Arsenal.

Este está situado en el rincón NO. del anchuroso puerto, y aprovechando los terrenos pantanosos que allí había se excavó un hoyo, vulgarmente dicho, de 550 metros de largo por 310 de ancho, con fondos de 6 á 16 metros en su mayor profundidad, para formar la dársena, cuyos malecones fueron terraplenados por las tierras extraídas y escombros, y al que da acceso una abertura de 75 á 80 metros, que por la noche se cierra é impide el tránsito de embarcaciones con fuerte cadena sujeta á maderos, para que flote.

La dársena está rodeada de grandes edificios para talleres, oficinas y almacenes, dejando muelles de 8 á 10 metros para el servicio y conducción de efectos y materiales.

En el primero que se halla, entrando á la derecha, que corre casi al E., se encuentran depositadas hoy, bajo tinglados, las enormes calderas de los cruceros *Cataluña* y *Princesa*, que pesa cada una 66 toneladas, y detrás y á continuación los parques de anclas y depósitos de carbón.

Más adelante está arbolada la magnífica machina trípode, cuyos bordones miden 42 metros y suspenden grandes pesos, habiéndose probado levantando cien toneladas de una vez, avanzando al bordón trasero lo suficiente para que la cabeza del aparato salga 10 metros de la vertical y puedan sacarse de los buques cañones, calderas y otros pesos grandes de difícil manejo, como se ha efectuado recientemente con las calderas del *Princesa*, que muy acertadamente condujo á este Arsenal el vapor *Villena*, después del desgraciado accidente ocurrido en la Carraca, de que se ocupó la prensa. A continuación se encuentran los talleres de artillería, donde se funden y construyen proyectiles, espoletas y estopines para los cañones que se usan á bordo, tan buenos y más baratos que en el extranjero, con la particularidad de que la fundición es de las mejores que se conocen, por su homogeneidad, dureza y demás condiciones requeridas.

Detrás de estos talleres se encuentra una explanada limitada

por los de fundición y maquinaria, montura y reparación de máquinas, oficinas y habitaciones de los jefes del establecimiento, que forman la plaza de Armas y entrada por tierra al Arsenal, que está cercado por gruesa y elevada tapia á la que se adosan casas y almacenes en toda la parte que linda con la población por la calle Real.

Siguen sobre el malecón las oficinas de ingenieros, cuartel de guardias de arsenales, taller de velas, de carpinteros de ribera, oficinas de contabilidad y en su ángulo NE. una pequeña dársena con tres varaderos para cañoneros y varias fosas para maderas.

Se alza al N. el almacén general, magnífico edificio aislado, antes lleno de efectos de repuesto y hoy casi vacío, pues además de haber variado las condiciones de construcción y armamento de los buques, en la época de las mal llamadas economías se vendió la mayor parte de los repuestos, por no ser de utilidad ó aplicación inmediata, según se dijo.

Corre hacia Poniente la hermosa sala de galibos, de 86 metros de largo por 13 de ancho, donde se trazan los planos de los buques para empezar su construcción, recordando los tarjetones con los nombres de los muchos barcos construídos en el Arsenal el antiguo poderío naval de la Nación; á continuación el taller de carpinteros de blanco, delante los antiguos diques, inútiles ahora, y detrás se extiende hasta la tapia, á la que está adosado, el taller de pirotecnia, amplia explanada en la que hacen ejercicios militares las tropas y marinería.

Al O. se encuentra lo más importante del Arsenal, pues están los talleres de recorrido, embarcaciones menores, bien dispuesto, con sus rampas y canalizos para vararlas; el de torpedos, que sorprende por el desarrollo que ha alcanzado y por la perfección con que se trabaja en él, tan indispensable en esta clase de obras, lo que demuestra la hábil y acertada dirección que ha tenido y tiene; al lado se construye el dique nuevo, mejora trascendental que ha de influir extraordinariamente en la vida del Arsenal y que debe la Marina á la perseverancia y decidida voluntad del actual Ministro, que ha vencido multitud de obstáculos é inconvenientes. Más allá el varadero de Santa Rosalía, con sus tres inmensas gradas cubiertas con tinglados de zinc, donde se construyen los buques; pero en la actualidad sólo se ve en ellas el crucero protegido *Cataluña*, del tipo *Princesa de Asturias*, hermoso buque, que adelanta bastante poco por falta de operarios y las dificultades que el expedienteo y la absurda ley de contratación suscitan para adquirir los materiales precisos.

Hasta que se termine el dique nuevo, limpian los buques en el flotante, que ocupa el ángulo SO. de la dársena, en cuyo fondo tiene hecha fosa para poder descender á fin de entrar los barcos y suspenderlos hasta que queden en seco y poder trabajar en ellos por sus fondos; ahora está dentro el crucero *Lepanto*, del tipo *Alfonso XIII*, que se alista á toda prisa y permanecerá allí tres meses aún. Tal vez sea este dique el artefacto más importante del establecimiento, pues no sólo sirve para lo que hemos dicho, sino que mediante él se botan al agua los cascos construídos en el varadero, para lo que entra en su receptor que confronta con las gradas, y por medio de un procedimiento ingenioso, debido á uno de nuestros mejores y más modestos ingenieros, se arrastran aquéllos hasta tomarlos el dique, en cuyo receptor también se varan torpederos, aljibes, dragas y otras embarcaciones que por sus dimensiones no precisan utilizar el flotante y componen allí.

Más al fondo se hallan los grandes talleres de herreros de ribera, sierras y calderería de hierro y cobre, alguno de los cuales está proyectado levantar al lado de la machina, por ser viejos y estar mal colocados en el sitio que ocupan, y cerrando el cuadro se alza sobre el malecón del S. la magnífica fábrica de jarcias y tejidos, cuyos productos no tenían rival, pero que han perdido su utilidad para los modernos buques, y que, amenazando ruina por hundirse el terreno que la sustenta, ha sido preciso derribar, como se está haciendo.

Creo que esta larga y poco distraída descripción podrá dar idea de este Arsenal, que, por lo recogido y bien planteado, facilita mucho la inspección y actividad en los trabajos, cuyo personal tiene justa y merecida fama de concluir muy bien las obras; pero que necesita se le dote del herramental más moderno y adecuado á las nuevas construcciones y de los útiles accesorios de que carece, pudiendo asegurar que si el ilustre Almirante que dirige la Marina, y que tanto ha hecho por ella en estos últimos tiempos, pone en ello empeño, llegará á ser este Arsenal, por su situación en el Mediterráneo, excepcionales condiciones que hacen rápido y cómodo el servicio y hermoso clima, el medio más poderoso para el sostenimiento y fomento de la respetable y hermosa Escuadra que, gracias á la constancia y perseverancia del Sr. Vicealmirante Beránger, ha llegado á reunir, después de tantos sacrificios, nuestra Nación.

JOSÉ M.^a RODRÍGUEZ DE VERA

Capitán de Fragata.





UNA CARTA INTERCEPTADA.—CUADRO DE PICOLO

Los hermanos de la jóven que asoma su cabecita por detrás del biembo, han interceptado una carta cuyo texto debe suponerse. La leen en consejo de familia sin que parezca desagradarles ni sorprenderles. Sin duda la muchacha ha elegido bien y sus amores quedarán sancionados.



CONTESTACIÓN

A LAS

PREGUNTAS CURIOSAS

HECHAS POR MR. HENRY COLSTON BURT

1.^a—¿Quién fué el Ministro de Marina que mandó convertir el *Royal William* en vapor de guerra y cambiar su nombre en *Isabel Segunda*?

Cuando España adquirió para su Marina de guerra el *Royal William*, era Ministro de este ramo D. José Vázquez Figueroa. Celebróse el fletamento de este buque de vapor en Lisboa, y desde entonces cambió su nombre por el de *Isabel Segunda*. Tomó su mando, con el pabellón español, el Brigadier de la Marina inglesa Mr. Federico Henry, jefe de distinguido mérito, según noticias adquiridas por el Gobierno de España. El vapor *Isabel Segunda* salió de Lisboa para las costas de Cantabria, destinado á formar parte de las fuerzas navales de las mismas. A su llegada al puerto de San Sebastián se le tuvo por sospechoso, error que fué desvanecido de seguida. La adquisición del *Royal William* se había intentado por los Gobiernos de Nápoles y Cerdeña. Para su compra puso á disposición del Ministro de Marina el que lo era entonces de Hacienda, D. Juan Álvarez Mendizábal, un millón de reales.

2.^a—¿Quién fué quien entró en acción con dicho buque y cual su resultado?

El vapor *Isabel Segunda* desde que se adquirió hasta el año 1838, prestó el servicio de transporte y vigilancia de las costas cantábricas. En 1841 se mandó al Comandante de las fuerzas navales de éstas formara sumaria para aclarar las operaciones de dicho vapor, no resultando cargo alguno contra su Comandante. Siéndolo de este buque en 1843 el capitán de fragata, Almirante no ha mucho, D. Luis Hernández Pinzón, realizó este jefe un brillante hecho de armas, alcanzando la rendición del fuerte de las islas Medas y el apresamiento de tres buques pronunciados contra el Gobierno. Por este señalado acontecimiento se concedió á Pinzón el empleo de coronel de infantería.

3.^a—¿Qué vapor de guerra fué el segundo que tuvo la Marina española?

El *Royal Tar*, habilitado en 1834, también en Inglaterra, para ser destinado á las fuerzas navales de la costa de Cantabria, con el nombre de *Reina Gobernadora*. Se dispuso al comenzar sus servicios en España que los oficiales destinados al mismo adquirieran el manejo de esta clase de buques, siguiendo en el mando de éste el citado jefe de la Marina británica, Mr. Federico Henry. El vapor á que nos referimos cesó en el servicio de la Armada en 1835, sustituido por el llamado *City Edimburgo*, con el mismo nombre de *Reina Gobernadora*.

4.^a—¿Se sabe qué nación fué la que siguió á España en el empleo del vapor en la Marina de guerra?

Carceciendo de datos seguros y suficientes para dar á esta pregunta cumplida contestación, nos limitamos á recordar, por lo que pueda servir á esta clase de investigaciones, que en 1823 se propuso por el capitán de ingenieros Delisle al Ministro de Marina de Francia armar con hélices algunos buques de vapor, se infiere que para el servicio militar marítimo, por dirigirse en su demanda á aquel funcionario, lo que no se llevó á efecto.

ANGEL LASSO DE LA VEGA

Jefe del Archivo central del Ministerio de Marina.

LOS PROBLEMAS DE ECHEGARAY

HASTA la hora de cerrar el número no hemos recibido ninguna solución del problema del Sr. EcheGARAY que insertamos en el número anterior.

Hoy lo reproducimos, y llamamos sobre él la atención de los matemáticos.

Problema I.

Se dan, en un plano, una elipse E cuyo centro llamaremos O ; y además dos puntos A, B .

Se desea determinar otra elipse E' que cumpla con las siguientes condiciones:

- 1.^a Que pase por los puntos dados A, B .
- 2.^a Que sea semejante á la elipse dada E en forma y posición.
- 3.^a Que si ambas elipses se cortan en dos puntos C, D , el triángulo OCD tenga un área dada a^2 .

Puede darse una solución geométrica y otra analítica.

Puede generalizarse para la hipérbola.

JOSÉ DE ECHEGARAY

LA ACADEMIA ESPAÑOLA Y LA MARINA

Y o no sé qué daño le habrá hecho la Real Armada á la Real Corporación literaria para que ésta haya olvidado sistemáticamente todo cuanto á la Marina se refiere.

Al definir la palabra *comisario* cita el léxico oficial al comisario de Guerra, al de la Santa Cruzada, al general de Jerusalén y hasta al comisario del Santo Oficio de la Inquisición, que pasó, por fortuna, para no volver; pero no cita al *comisario de Marina*, empleo tan antiguo en el Cuerpo administrativo de la Armada.

Hablando del *intendente* sucede tres cuartos de lo propio.

Menciona al intendente de Ejército, á los antiguos intendentes de Hacienda, y suprime al *intendente de Marina*.

Pero es más; suprime á corporaciones enteras, tales como la Infantería de Marina, de tan larga y brillante historia, pues habla de la Infantería de línea y de la Infantería ligera, sin ocuparse poco ó mucho de ese glorioso Cuerpo perteneciente á la Armada, que tan alto puso el nombre de las armas españolas en África, Santo Domingo, montañas del Norte, Cuba y Filipinas.

Lo mismo sucede con el Cuerpo de Artillería de la Armada, del cual apenas hace nebulosa referencia.

Bien se conoce que en la docta Corporación no tienen asiento los marinos, á pesar de que la Academia cuenta en su seno representantes de todos los elementos sociales de la Nación.

Es seguro que si ocuparan los escaños académicos Fernández Duro, el infatigable publicista, ó el estudioso Calderón, ó Terry, fecundo escritor didáctico, ó Auñón, periodista correcto, ú otros muchos que no cito y que visten el botón de ancla al par que manejan la pluma con gallardía, es seguro, repito, que el Diccionario de la Real Academia vendría exento de tantos lunares en la parte militar.

Pero la Academia, que ha elegido á ingenieros, médicos, abogados, periodistas, novelistas y poetas; la Academia, que cuenta entre sus individuos hasta á apreciables farmacéuticos, para que estén dignamente representados el éter y el culantrillo, no ha otorgado los honores de las palmas académicas á ningún marino, pues sólo nombró *padre académico*, ó sea académico correspondiente, á mi antiguo amigo el teniente de navío D. Manuel de Saralegui y Medina, que tanto ha ilustrado á la Academia en el tecnicismo marítimo militar.

Si algún marino tomara parte en las deliberaciones de la docta Corporación, no consentiría seguramente que al definir la palabra *brigadier* se dijera que es superior al capitán de navío ó inferior al jefe de escuadra.

Esa definición era exacta hace treinta años; pero hoy, y en 1884, fecha de la última edición del léxico, no existían brigadieres ni jefes de escuadra en la Marina.

La definición es anacrónica, y tanto valdría que hablara de capitanes de *urca* ó de comandantes de *galera*.

Tampoco pasaría de fijo sin protesta la definición que de la palabra *coronel* estampa el Diccionario.

Dice la Academia que *coronel* es el oficial que manda un regimiento.

De modo que el que no manda un regimiento no es coronel.

Mi querido Baeza no es coronel de Infantería de Marina, porque desempeña el cargo de oficial del Ministerio y es inútil que Su Majestad haya firmado su ascenso recientemente.

Los coroneles de Artillería de la Armada tampoco son coroneles; porque así como para hacer un estofado de conejo lo primero que se necesita es el conejo, lo más indispensable para mandar un regimiento es que exista el regimiento, y en la Artillería de la Armada no los hay.

No es más afortunado el lexicón al definir la palabra *comandante*.

Dice que es comandante el oficial que manda *cualquiera tropa*.

Error, funesto error, señores académicos.

El capitán que manda compañía, manda tropa, y, sin embargo, no es ni se llama comandante.

Añade el Diccionario que es comandante el jefe que manda un batallón, y es sabido que, tanto en el Ejército como en la Infantería de Marina, los batallones están mandados por tenientes coroneles.

De modo que la definición de la palabra *comandante* es una serie de desatinos á la que no ha sabido poner remedio ni el propio boticario de la Real Corporación.

Yo creo que el Ejército y la Armada son elementos muy importantes, qué digo muy importantes, los más importantes de la Nación, para que la Academia los atienda cual merecen, porque ó los diccionarios no sirven para nada, ó deben definir exactamente todos los vocablos, máxime aquellos que por la nobleza de su origen y por la importancia de lo que significan andan en lengua de todos.

No basta que la Academia escriba sobre su escudo la pretenciosa frase de

Limpia, fija y da esplendor,

para después hallarse en su obra tantas deficiencias.

Porque esto me trae á la memoria el famoso escudo nobiliario que dice enfáticamente:

*Después de Dios,
la casa de Quiros,*

y luego resulta que las niñas de Quiros andan hechas unas cursis.

RAFAEL EUGENIO SÁNCHEZ

CUENTOS

EL GORREO DE DIOS

Á la Sra. Marquesa de Comillas.

LA Pitusa arrimó una silla desvencijada á la mesa carcomida, el único mueble que había logrado salvamento en el naufragio de la miseria, y con un resto de lápiz comenzó á escribir:

«Señor Dios... Dios mío.—Te pido, te ruego que socorras á mamá, que ahora duerme... Como tú sabes, está la pobrecita muy enferma, porque ha trabajado mucho... Contéstame pronto... y te prometo que seré siempre buena, y no romperé nada, y te rezaré á tí y á la Virgen.—Conchita.»

Una cosa así, poco más ó menos decía la carta, esfuerzo y parto de imaginación y además dechado caligráfico de la Pitusa, á quien su pobre madre, que dormitaba en un catre adosado al muro de aquel camaranchón, iba enseñándole la doctrina cristiana y á leer y á escribir cuando sus quebrantos y angustias lo toleraban.

Como viese á su madre con los ojos cerrados, resolvió escurrirse furtivamente. Después de todo, no la dejaba en absoluto desamparo: un rayo de sol deslumbrante y espléndido se hendía como una espada de fuego por la alta y misera ventanilla del camaranchón.

Cuando llegó al templo vecino habían terminado los rezos. La nave estaba desierta y la Pitusa dirigióse al cepillo de las ánimas, reflexionando que tratándose de Dios no podía haber otro conducto más rápido, eficaz y directo... Pero el cepillo de madera con su añil descolorido, estaba clavado á la entrada de una galería lateral, lo bastante alto para aquella tristonja y rubia muñeca de siete años. Contratiempo doloroso, porque la Pitusa no tenía idea precisa de la gravedad de la enferma, pero la consideraba muy malita. Juntas fueron á ver á las madres de un convento muy triste, las cuales les habían con largueza socorrido; juntas visitaron á muchas señoras, todas ellas elegantes y encoquetadas; y algunas noches, muertas de tanto andar, habían vuelto á la exhausta vivienda rendidas por el peor canancio de todos, por el del alma, y la Pitusa, que tenía aprendido que «Dios quiere mucho á los niños buenos», dejó que la esperanza le dictara aquella salvadora misiva.

Se quedó perpleja, se quedó abismada, con los ojos húmedos y la boquita abierta como la de un pájaro en un nido abandonado. Y á punto de romper en sollozos, vió un banco cercano al cepillo, subida sobre el cual acaso fuera empresa fácil depositar el papel que apretaba nerviosamente en su mano. Trepar en el banco parecía una cosa seria, una grave infracción al respecto de los santos y aun de la iglesia; pero ¿cómo iba entonces á escribir al Señor sin encaramarse sobre aquel asiento? ¡Nada, ánimo! Con un poco de fatiga y otro poco de ruido lo arrastró al cabo, puso después una rodilla sobre la tabla, luego la otra, y ¡arriba! Cuando ya estuvo de pie sobre el banco, besó el suspirado papel y lo introdujo por la rendija. ¡Qué contento! ¡Qué triunfo! La carta llegaría á su destinatario. Pero al descender la Pitusa quedóse como petrificada y con los ojos desmesuradamente abiertos: á su lado, y mirándola de hito en hito, había un sacerdote.

He aquí la escena.

EL SACERDOTE (observando atentamente á la niña).—¿Qué hacías ahí?

LA PITUSA (a punto de llorar).—Nada... meter una carta... nada más!

EL SACERDOTE.—¿Caracoles! ¿Has tomado la iglesia por un estanco?

LA PITUSA (soltando una lágrima).—Yo no... era una carta para el Señor...

EL SACERDOTE (sonriéndose y con voz paternal).—¿Para qué señor, hija mía?

LA PITUSA.—Para el Señor Dios

EL SACERDOTE (muy lentamente).—¡Ah!... ¿Le escribes á Dios? ¡Sea enhorabuena! ¡No le has escrito nunca?

LA PITUSA (serenándose).—Nunca. Pero como ahora mamá se está muriendo...

Dos lagrimones límpidos y esféricos brotaron de los ojos expresivos y cándidos de la Pitusa.

El Sacerdote abrió los brazos, levantó á la niña hasta la altura de su pecho, besóla en la frente y la depositó en el suelo.

—Y, dime, ¿le dices á Dios dónde vives, para que pueda contestarte?

—¡Ca, no, señor!—repuso la niña elevando el diapason y mecendo en sus labios una sonrisa entre burlona y compasiva.—¿Dios todo lo sabe!

El sacerdote condujo á la Pitusa de la mano hasta la puerta. Ya en el atrio, y después de besarla otra vez, la dijo:

—Y vamos, ¿no me dirás á mí dónde vives?

—¡Oh, sí señor!—A usted sí...

Aquellos angelicales garapatos alcanzaron un éxito colosal. Abrióse el cepillo, y leída la carta ante el clero adscrito á la iglesia, fué tan tierna y regocijada la impresión de la lectura que el sacerdote hizo el propósito de llevársela á Su Ilustrísima.

Dos días después llaman con estrépito á la puerta del nido. La madre y la hija se miran con asombro, y tras un momento de vacilación se abre la puerta.

Un mozalbete con cara de sacristán deposita en el suelo una enorme banasta y entrega á la Pitusa una esquela.

—De parte del Señor!—dice gravemente.

En el rostro de la niña nadie hubiera podido advertir el menor signo de sorpresa.

«Mi buena hija—leyó la madre—Te envío esos juguetes para tí y esos regalos para tu mamá. Dile en mi nombre que el señor Obispo ha recibido el mandato de concederle una pensión. Hoy irá un médico á visitarla y ya verás, ya verás cómo nada ha de faltarnos. «¿El Señor es contigo?»

La Pitusa se había arrodillado, con las manos cruzadas, fijos los ojos en el cielo.

ROQUE F. YZAGUIRRE

NUESTROS ALIADOS LOS INGLESES

RECUERDOS DEL AÑO 5

I

Las varias derrotas que habían padecido las fuerzas de D. Gregorio de la Cuesta, que era á las que pertenecía el regimiento de que yo mandaba una compañía, habían dejado tan mermados nuestros batallones, que para completar algunos de ellos hubo de ordenar el Duque del Parque que hasta donde alcanzasen se fueran supliendo las bajas con los soldados sueltos que de diversas partes llegaban, por todo refuerzo, al ejército de Extremadura.

Entre los que me tocaron en suerte, que no fueron muchos, venía un mozo —y digo mozo por costumbre, pues ya el hombre frisaba en los treinta— muy corridos —tan espabilado y expeditivo para todo que con él supe á un para mí insustituible asistente que había perdido en la tristemente célebre rota de Medellín.

El asistente de ahora era andaluz, había nacido en Rota y, alistado como voluntario en la infantería de Marina, había asistido el año 5 al glorioso desastre de Trafalgar, guarneciendo el *San Juan Nepomuceno*.

Con un lenguaje que no por lleno de barbarismos dejaba de ser por todo extremo pintoresco, narraba con los más vivos colores las peripecias de aquella terrible función naval, y aunque tal vez exagerara un poco los detalles, de punta ponía el cabello la relación del modo y manera con que logró escapar, en la espantosa noche que siguió al combate, de caer prisionero de los ingleses.

El cómo y por qué pasó á servir en los ejércitos de tierra al estallar la guerra contra el francés también era tema que le hacía saltar con frecuencia la sin hueso; pero por ser esto poco pertinente al episodio que cuento, no he de hacerme cargo aquí de su charla.

Lo que sí diré —porque ocasión de apreciarlo tuve en el largo tiempo que le tuve á mi lado— es que de sus primeros pasos en la carrera de las armas conservaba dos sentimientos que nadie le hubiera hecho perder: la nostalgia por la vida del mar y el odio á los que el año 5 eran nuestros más implacables enemigos y desde el 8 venían siendo nuestros mimadísimos aliados.

Adorar el mar y aborrecer á los ingleses era la divisa de Frasquito Puerto, que, para que se sepa, era el nombre del héroe de esta narración.

II

Mientras, bien ó mal, mejor dicho, mejor mal que bien, nos las fuimos bandeando solos, Frasquito, que no por cuidar de que nada me faltara dejaba de batirse como un león cuando la ocasión se presentaba, todo lo llevó con paciencia.

Lo más que se permitía en las ocasiones, por desgracia harto frecuentes, en que la impericia de nuestros jefes y lo mermado de nuestras fuerzas nos obligaba á pronunciarnos en retirada, era exclamar, cuando ya estábamos fuera del alcance del enemigo:

—¿Lo ve su merced, mi capitán? Donde hay tierra por delante para correr se pueden hacer pocas hazañas. La piel se quiere conservar á toda costa, y todo se olvida. Para batirse á pie firme no hay como las cuatro paredes de madera de un barco. Allí el que no quiere seguir no tiene otro recurso que hacerse matar.

Pero aquellas rachas de mal humor pasaban, y entretenido en buscar me del centro de la tierra los mejores bocados, le hacía volver á su desenfado.

Sin embargo, un día recibió un golpe mortal.

Wellington, el Lord, como todos le llamaban, anunciaba su venida para dentro de poco y, como prenda de su llegada, nos mandaba dos batallones ingleses que nos ayudaran en las operaciones de aquel día.

En el entusiasmo recibimiento que se hizo á aquellos soldados, altos como jarcias y desmadejados y sosos como maniqués, no tomó parte ni en poco ni en mucho Frasquito Puerto.

La admiración que en todos producían aquellos hombretones, que todavía hacían más grandes las inmensas gorras de pelo que cubrían sus cabezas redondas y que parecían más secos con sus descoloridas casacas rojas, indignaba á mi asistente.

—¿Sabe su merced lo que harán esos?—me decía.—Comerse hasta la última migaja de nuestro pan, dejar que nos rompamos los huesos, y llevarse toda la gloria de lo que nosotros, y sólo nosotros, pudíamos haber hecho, sin ayuda de nadie.

III

No poco decreció el entusiasmo al ver que muchas de las predicciones de Frasquito se cumplieron muy en breve.

Todavía era tolerable el que lo más selecto de los víveres y lo más cómodo de los alojamientos fuese siempre por derecho propio para nuestros aliados. Lo que se hacía imposible de soportar era que con tal desdén trataran á los nuestros que, obedeciendo de mala gana las órdenes de nuestros jefes, parecía que á nosotros nos tenían por tan ineptos y apocados que sólo como estorbo llegaron á mirarnos.

Y, sin embargo, era tal la confianza que teníamos en su pericia militar y en su bazaría, que ni á protestar nos atrevíamos de aquella servidumbre en que querían tenernos, y á cada paso les hacíamos objeto de halagos y cortesías que ellos recibían siempre con el desabrimiento de quien no como merced, sino como obligación, recibiera tales muestras de afecto.

IV

Cuando se nos dió orden de atacar un pueblo de que por sorpresa se había apoderado el francés y desde el cual cortaba la comunicación entre todas nuestras líneas, todos tuvimos la empresa por perdida, dado lo exiguo de nuestros contingentes.

Para tal empresa no contábamos más que con dos piezas de artillería, tres batallones de tropas españolas y uno de los regimientos ingleses.

Estos recibieron la orden con la misma frialdad que si se les hubiera mandado asistir á una parada, y eso que como una nueva muestra de deferencia se les dió el puesto más arriesgado en la vanguardia.

—Mejor—murmuró al enterarse de ello Frasquito;—con eso tendremos el gusto de verles volver antes las espaldas.

Pero hay que hacer la justicia á nuestros aliados de que esta vez mi asistente se engañó de medio á medio.

Los franceses, contando como contaban con dos regimientos de caballería que les eran inútiles en el recinto del pueblo, lejos de aguardar el ataque, nos salieron al encuentro en una llanada.

A mi compañía, por tocarle apoyar la retirada, se le mandó permanecer á retaguardia, y por ello no entró por el pronto en fuego, pudiendo nuestros soldados presenciar como meros espectadores la primera parte del encuentro.

Este fué verdaderamente hermoso. Los ingleses, formando los cuadros con una regularidad automática, no parecían hombres, sino máquinas, cuyo artificio no alteraban en nada las bajas sufridas y que se cubrían como si nada hubiera pasado.

Por tres veces los dragones imperiales tocaron las líneas del cuadro y tres veces fueron rechazados.

A la cuarta, saliendo de todas las gargantas un grito de entusiasmo, caímos sobre los franceses como una avalancha, y en pocas horas desalojamos al enemigo de sus posiciones, quedando el pueblo por nuestro.

Cuando, ya asegurada la victoria, se empezaron á oír los toques de alto el fuego y pudimos tomar el descanso que ya íbamos necesitando, no me pude sustraer al deseo de preguntar á mi asistente:

—¿Y ahora qué dices de los ingleses?

—Que son buenos soldados—contestó, como si aquella victoria le doliese tanto como su derrota.

V

Las coacciones y tropelías que aquella noche cometieron en el pueblo nuestros aliados fueron tantas, que sólo con trabajo pudo lograr Frasquito una menguada y fementida cena con que reparar mis fuerzas.

Cuando me la sirvió en una casa cuyos dueños, temblando como azogados, no hacían más que espiar por las ventanas si entrarían allí los soldados del Lord, mi asistente me dijo con mal reprimida satisfacción:

—¿Lo ve su merced? Ya van descubriendo las orejas. Son valientes, pero más nos valiera habernos pasado sin su ayuda.

Por desdicha, en el transcurso del tiempo, después de las no pocas y señaladas victorias que debimos en gran parte á Wellington, tuve ocasión algunas veces de convencerme que no faltaba justicia en las palabras de mi buen asistente Frasquito Puerto.

ÁNGEL R. CHAVES

El Marqués de Sanjudas.

(CUENTO NATURALISTA)

I

AUGUSTO había obtenido notas de sobresaliente en el cuarto año de derecho, y su padre le regaló trescientos duros para que comprase una hermosa jaca cordobesa que aquél ambicionaba.

Alegre y con el dinero entró Augusto en las caballerizas del vendedor.

Allí estaba la jaca que iba á ser suya.

—¿Dónde se halla tu amo?—le preguntó á un mocetón que gemía apoyado en el pesebre.

—No sé; ha salido.

—¿Qué tienes, hombre? ¿Por qué estás triste?

—Porque he caído soldado y voy á perder mucho tiempo en los cuarteles sin trabajar con fruto.

Y el mozo lloraba como un becerro.

—¿Trabajar sin fruto! ¿Pues qué fruto sacas de este oficio?

—Poco todavía, pero tengo mis planes y tengo libertad.

—¿Y tu familia?

—No sé de ella; en Asturias está toda... ¡Soldado, Dios mío, soldado! ¡Mal rayo me parta!

Y continuó gimiendo.

Augusto, que poseía un alma nobilísima, tomó su resolución tras breve lucha.

—Mira, muchacho—le dijo,—yo había venido á comprar ese potro y traía el dinero que justamente importa lo que piden para librarse de quintas. Libérate, pues, y sé feliz.

Y Augusto sacó de la cartera trescientos duros que entregó al mozo de cuadra.

Este los rechazó con ira.

—No se burle usted de mí, caballero. Yo no aguanto burlas.

—No me burlo; te regalo eso de buena voluntad.

Y dejó los billetes sobre un banco.

En seguida dirigió una larga mirada al codiciado potro y fuese diciendo:

—¡Bah! Esperaré á otras notas de sobresaliente para tener caballo. Mientras, satisface más haber hecho feliz á un hombre.

El mozo se había quedado con la boca abierta y sin creer á sus ojos ni á sus oídos.

El rasgo de aquel caballero le parecía inverosímil, sobrenatural y digno solamente de un loco de remate.

II

Pero aquel mismo día el mozo asturiano, que se llamaba Cleto Sanjudas, despidióse de la casa.

En seguida buscó y halló un sustituto por doscientas cincuenta pesetas, quedando libre del servicio militar.

Á la mañana siguiente se instaló en una plazuela ó mercado de Madrid, donde dió empleo á sus mil doscientas cincuenta pesetas sobrantes, prestándolas á las vendedoras é industriales con interés de un real por duro y reembolsable en plazos de quince, cinco y de un días.

Comenzaba, pues, á realizar sus planes.

Aquella ocupación era, con efecto, bien distinta de la que hubiera hallado en los cuarteles.

Allí, en la plazuela, sentado cómodamente, le transcurrían las horas fumando, charlando y vigilando á sus deudores.

Al primer año de esta honrosa labor hallóse con un capitalito de tres mil pesetas.

Al segundo año pasaba de ocho mil.

Al finalizar el tercer año era ya de cuatro mil duros.

Entonces la plazuela le resultó campo insuficiente, y buscando mayor espacio para sus hazañas, dió, es decir, se matriculó en el gremio de prestamistas.

Ya en él, gracias á las excepcionales dotes de su índole y á su fortaleza de espíritu, pudo resistir impávido y siempre las súplicas, lamentaciones y lágrimas de huérfanos y mujeres hambrientas y miserables.

Valentía muy superior, sin duda, á la que necesita un militar para obtener la cruz laureada.

Así, pues, como no podía menos, al cuarto año de haber salido de una cuadra, poseía treinta y cinco mil pesetas, al quinto sesenta mil, al sexto cien mil, al séptimo ciento ochenta mil, al octavo setenta mil duros, al noveno ciento diez mil y al décimo tres millones de reales.

En todo ese período fué su vida digna de lástima. Diariamente pasaba una ó dos horas en el escritorio recibiendo á sus favorecidos, dos ó tres en las escribanías y juzgados y el resto lo consumía paseando ó tendido á la bartola en eterna beatitud de alma, pues nunca le preocuparon ni las desdichas de la patria ni la suerte de su familia.

No era Cleto inexorable consigo mismo; dábale gusto al paladar y á todos los sentidos á medida que su capital aumentaba; así es que cuando éste excedió de medio millón de pesetas, tuvo casa propia y casi de balde por obra de una hipoteca de retroventa; mesa sucia, pero con abundantes guisos, y ropa buena, aunque jamás cepillada.

Otros cinco años de trabajo en especulaciones con gente pródiga de más fuste le permitieron poseer sucesivamente un millón, dos y tres millones de pesetas, en cuyo punto y hora D. Cleto de Sanjudas, algo metido ya en la alta sociedad madrileña, pensó en su apoteosis.

Y de prestamista se convirtió en banquero.

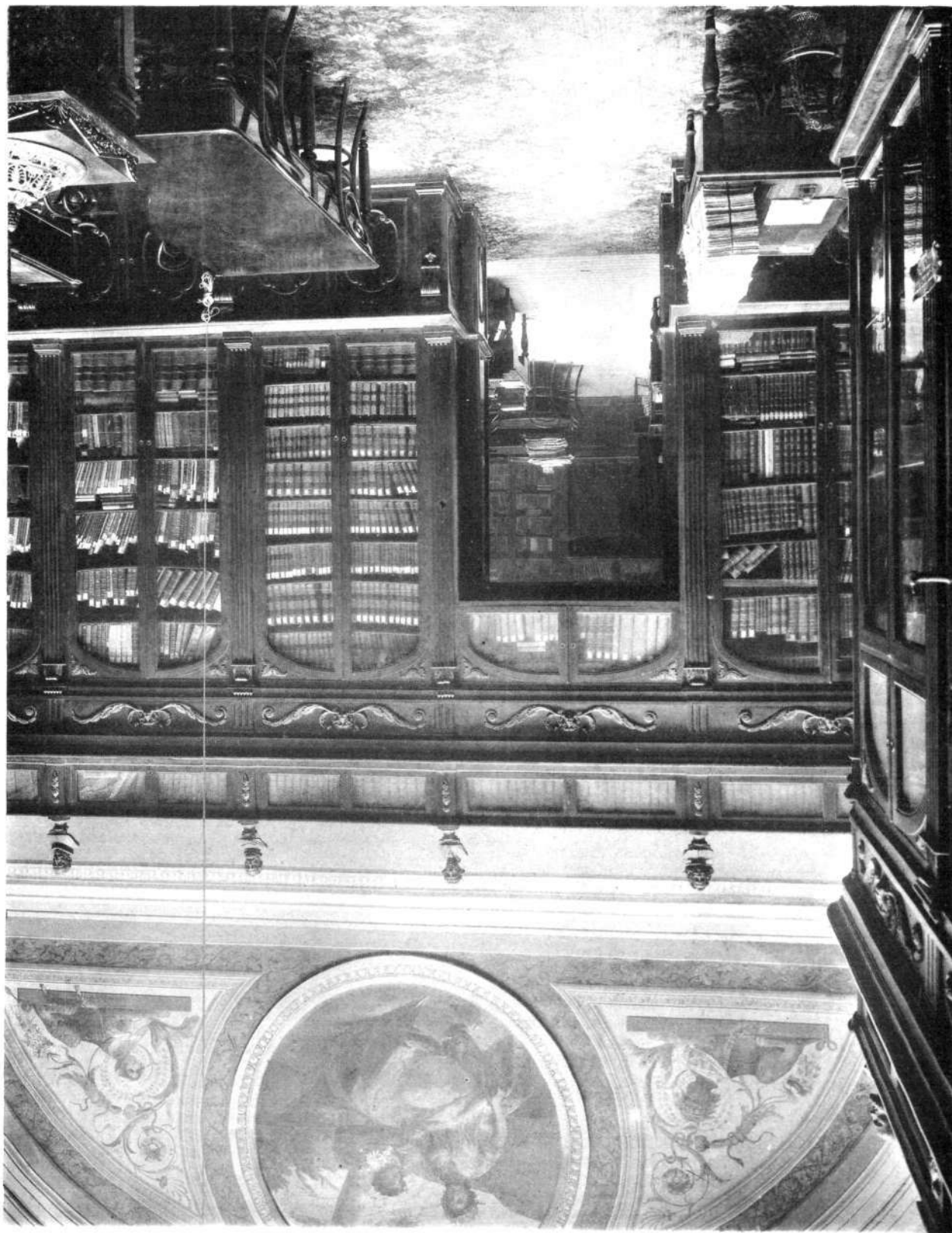
Y compró un título de Marqués.

Y una gran cruz.

Y un acta de senador.



BIBLIOTECA DEL MINISTERIO DE MARINA



EL MUNDO NAVAL ILUSTRADO

III

Entre tanto, es decir, en los quince años transcurridos, Augusto había heredado de su padre un buen caudal. Era labrador inteligente y quiso asociar á su fortuna el mayor número de familias honradas y trabajadoras. Al objeto fundó una colonia agrícola con los adelantos más modernos. A su frente tenía un ingeniero agrónomo y él mismo dedicaba la mayor parte de su tiempo á los cuidados de la hacienda.

Pronto obtuvo en recompensa la bendición de una comarca, pero la fortuna le fué hostil. Por espacio de tres años consecutivos escasearon las cosechas y abundaron las contrariedades de todo género.

Ante la crisis, Augusto vaciló mucho para reducir gastos, porque condenaba á la miseria á numerosas familias, y con la esperanza de días mejores afrontó los peligros y vióse por último envuelto en el desastre.

Necesitó usar del crédito primero y luego vender para pagar reduciendo la extensión de la colonia.

Por entonces Augusto conoció á la hermosa Elvira, de la que se enamoró con toda su alma.

Y la decía:

—Tú serás la reina de estos valles y de estas nobles gentes que bendicen mi nombre. Sin embargo, esperemos á que vuelvan las horas de prosperidad.

Pero estas horas no debían volver.

Augusto se declaró vencido por la suerte contraria.

Dos años después la gran colonia agrícola no existía, y el buen caballero, que hasta el último instante había practicado las máximas de Cristo, hallóse pobre y solo.

Pero no desmayó: aún podría utilizar con fruto un título académico, una clara inteligencia y una firme voluntad.

Entonces vino á la corte, donde vivía su Elvira adorada.

Y en tanto que poseyera su corazón se creía feliz.

IV

Augusto asistía al baile de la embajada de Francia, donde supo que estaba Elvira; y, en efecto, la distinguió, emocionado, en uno de los espléndidos salones.

Hablaba con ella un señor grueso, basto, antitesis de la elegancia y buen gusto.

Elvira se acercó á su amado, y éste la dijo:

—Vengo para no separarme ya de ti, si quieres ser mi esposa. Tú eres la única que conseguiría hacerme dichoso siendo pobre, pues en ti hallaré un tesoro.

Mientras, el señor basto y grueso preguntaba á algunos concurrentes si conocían al joven recién llegado.

—Sí, Marqués—le dijeron;—es un caballero de Córdoba, prometido de esa señorita, que fué muy rico y está arruinado. Se llama Augusto X...

—¡Ah! Lo conozco y sospecho la causa de su ruina. Desde hace quince años lo había yo calificado: ¡es un tonto!

V

Al día siguiente Augusto recibió esta carta de Elvira:

«Siento entristecerte, pero mi padre se opone á nuestra boda y ha ofrecido mi mano al Marqués de Sanjudas. Necesitaré obedecerlo.»

Augusto cayó enfermo de gravedad.

Pero dos meses después escribía con ánimo tranquilo estos renglones:

«Cleto: Hace quince años enjugué sus lágrimas, ignorando que, como consecuencia, haría usted derramar raudales de ellas, por avaricia, á millares de pobres.

Tengo grandes remordimientos; pero Dios, atento sólo á mi intención pura, ha permitido que usted me recompense.

Yo iba á ser vilmente engañado, y usted se ha puesto con gusto en mi lugar.

El dinero que di á usted le ha servido para salvarme comprando esa bella mercancía.

Muchas gracias, Cleto: estamos en paz.»

VI

El aristócrata *hailiano* se rió grandemente de esta carta y la enseñó á Elvira que también se rió de ella.

Augusto lo supo con despecho y asombro.

¡Pobre romántico!

Mas al poco tiempo él mismo hallaba su carta jocosa y se reía á carcajadas.

Entre los brazos de la bella Marquesa.

.....
No te maravilles, lectora, de esta nivelación de sentimientos.

Las circunstancias realizan milagros.

PEDRO DE NOVO COLSON

ANÉCDOTAS Y CHISTES HISTÓRICOS



A dijimos en el número anterior que esta interesante sección sólo puede redactarse por los mismos lectores. Cualquier persona conserva en la memoria varios chistes ó sucesos anecdóticos, y si fueran muchas las que enviaran á la Revista cuantos supieran (en gracia al recreo co-

mún), habría siempre material sobrante para elegir y confeccionar una sección amenísima.

Así, pues, esperamos que todos nuestros compañeros de carrera y compañeros de armas del Ejército coadyuven á la empresa. Lo mismo en los campamentos que en los cuarteles, en las cámaras de los buques y en los salones y sociedades, tan frecuentados por el elemento militar, como á bordo de los buques de vela y vapores trasatlánticos, ocurrieron y ocurren lances graciosísimos, sucesos conmovedores, escenas cómicas, hechos heroicos, etc., que fueron y son presenciados por muchos, y retenidos por alguno capaz de relatarlos fielmente.

También aceptaremos gustosos la colaboración de nuestros lectores pertenecientes al elemento civil ó *profano*, en sus anécdotas y chistes de *tierra adentro*, contribuyendo á la mayor variedad.

Nos reservamos el derecho de no publicar aquellos trabajos que carezcan de interés, originalidad, cultura, ó de verosimilitud, si no vinieren autorizados por firmas respetables.

Un autógrafo de Romea.

Julían Romea acosaba de continuo á Luis Eguílaz para que le entregara nuevas obras.

Hé aquí una de sus súplicas inéditas.

Para comprender el chiste del final, débese recordar el siguiente cuento, muy en boga por entonces:

En la puerta de una taberna de Jerez estaban dos segadores que habían pasado muchas horas bebiendo; pero al salir, el uno obligaba al otro á que entrase á tomar la *espuela*, que es la copa de despedida.

Insistiendo éste y negándose aquél, díjole el primero, señalándole un calendario colgado de la pared:

—Compare, misté que le doy una patá al armenaque y se acaba el año.

Ante tal amenaza, el otro, temeroso, entró á tomar la *espuela*.

Y ahora léase el romance autógrafo de D. Julián, que tenemos á la vista:

Amarrado al duro banco
de una teatral empresa;
ambas manos en el remo
y ambos ojos en su tierra,
un forzado de la suerte
en estas playas gallegas,
al ronco son de las olas
así te dice y se queja:
Luis Eguílaz, Luis Eguílaz,
tú, que en las noches serenas
en que *La cruz*, convertida
en raudales de moneda,
nos tenía á ti y á mí
y á la sociedad entera
con unas caras de pascua
que regocijaba el verlas;
tú, repito, allí me hiciste
una solemne promesa,
y de cumplirla, Luisiño,
hoy la ocasión se presenta.
No te excuses con flemones
ni con otras bagatelas,
puesto que *el dolor no existe*,
según tu estoico sistema.
El mulato acaba frío:
hablamos de esto, ¿te acuerdas?
y tú allí me prometiste
ponerle un final que jierva.
Conque al avío, á jaserlo,
ó le arrimo, no hay falensia,
una patá al armenaque,
y acaba el año.

ROMEA

Los autores de antaño.

A la muerte del Conde de San Luis, los editores de obras dramáticas quisieron volver á sus antiguas costumbres administrativas, y casi no pagaban sus derechos á los autores noveles.

Por ejemplo:

Enrique Pérez Escrich, recién llegado de Valencia, estrenó en el Teatro del Príncipe una piececita.

Cuando quiso cobrarla, la empresa le rindió cuentas á razón de uno por ciento las tres primeras noches y el medio por ciento las demás, que era la tercera parte de lo establecido en el reglamento del Teatro Español.

Escrich se presentó con la cuenta en el cuarto de Teodora Lama drid, donde estaban de tertulia Hartzenbusch, Eguílaz y Ayala.

Los tres, indignados, fueron inmediatamente en busca del empresario y le dijeron:

—Si no paga usted á este autor lo que le corresponde, nosotros retiramos del teatro todo nuestro repertorio.

—Señores—contestó aquél,—no me es posible acceder á vuestro desco.

—Pues quedan retiradas nuestras obras—replicaron.

Al día siguiente los tres insignes poetas congregaron á los autores dramáticos que había en Madrid y se fundó la Sociedad que por espacio de dos temporadas dejó sin obras á las empresas que no admitieron sus equitativas condiciones.

Proverbios marinos.

Viento Noroeste con gotas no dura lo que dos motas.	Nubes barbaudas viento á carretadas.
A un Norte joven y á un Sur viejo no le fies tu pellejo.	Cielo jaspeado, viento fresco, agarrado.
Mar rizada contra la ola al contraste el viento rola.	Nubes con franja ó ribetes, aferra bien los juanetes.
San Telmo en la arboladura, mucho viento es lo que augura.	Fuego fatuo y Sur soplando el tiempo van empeorando.
San Telmo en cubierta brilla, cierra muy bien la escotilla.	Celajería algodónada, del Noroeste es la ventada.
Golfines que mucho saltan viento traen y calma espantan.	Después de lluvias neblina, hacia buen tiempo camina.
Tiempo pronto en declararse no tarda en ausentarse.	Neblina en el valle, pescador á la calle.
Tiempo que viene despacio en irse es también rehacio.	Niebla sobre la montaña, pescador á la cabaña.
Luna que se pone ó recién salida á vigilancia convida.	En invierno noche muy clara, el sol que sigue no da la cara.
Luna al salir colorada anuncia que habrá ventada.	En invierno noche sombría, el siguiente hermoso día.
Sol no afeitado pronto es aguado.	Un trueno no repetido nunca buen tiempo ha traído.
Estrellas con luz brillante, cambio de tiempo no distante.	Mucha luz y pocos truenos, agua tenemos.
Cielo sin nube y estrella sin brillo, toma á la gavia un ricillo.	Horizonte claro, relampagueante, Tiempo bueno y sofocante.
	Si relampaguea y más trueno, Viento habrá de donde suena.

Publicados por
EL MARQUÉS DE ARELLANO
Capitán de Navío.

MISCELÁNEA



L. Sr. D. Ramón Auñón y Villalón, distinguidísimo Jefe de la Armada y redactor de la «Crónica Naval Española» que publica EL MUNDO NAVAL ILUSTRADO, ha obtenido el ascenso á Capitán de Navío de primera clase.

Felicitemos al nuevo General y también á la Marina, donde sus servicios podrán ser aún más útiles con la mayor extensión de mando y el empleo de su iniciativa é inteligencia.

LOS DELFINES

Los pescadores del Mediterráneo y del Atlántico se lamentan con frecuencia del daño que les causan los delfines, destruyendo la sardina unas veces, otras la anchoa, el arenque y los mismos aparejos de pesca.

Los delfines viajan en bandas numerosas. Cuando encuentran bancos de sardina ó anchoa, forman un gran círculo encerrando dentro su presa, y disminuyendo las distancias la ponen en desorden y la destruyen, comiendo á saciedad. En San Juan de Luz los pescadores aprovechan este momento para extender sus redes y coger la sardina que se escapa de los delfines.

El delfín es comestible: su seso es muy grande, y por su gusto y forma parece seso de buey. Su lengua no se diferencia de la de ternera, y el corazón y el hígado no se distinguen, una vez guisados, del corazón ó hígado de tocino. Hay muchos marinos que comen su carne, que preparan lo mismo que la carne de buey, con la sola diferencia de ser un poco dura. La piel preparada se convierte en un cuero más dulce y tan resistente que el cuero de becerro; la grasa tiene también varias aplicaciones.

Si el delfín no es conocido en los mercados se debe á que su pesca es muy difícil. Ninguna trampa ni engaño le tientan, parece que de lejos huele el anzuelo; sólo come materia viva, que colee. Sólo es posible cogerlo con el arpón. Los pescadores del golfo de Vizcaya han probado muchas veces rocarlo junto con la sardina, pero así que ve las redes, deja la presa y se escapa.

Los marinos catalanes no hacen ningún daño á los delfines, pues hay

la creencia, conservada por tradición, que estos peces son amigos del hombre, y se ha dado el caso de haber salvado á naufragos colocándolos sobre su lomo y convertidos en caballo llevarlos á tierra. Aquí hay que decir que, *si non vero, è ben trovato*.

TRABAJO PRODUCIDO POR UN KILOGRAMO DE CARBÓN EN LOS BUQUES DE VAPOR

El *Engineering Society*, de Liverpool, da las siguientes cifras que hacen conocer el trabajo producido por un kilogramo de carbón en las diferentes épocas de la evolución de la navegación por el vapor.

En 1840, un kilogramo de carbón daba una velocidad de 8 millas á un peso que correspondía á un desplazamiento de 1,28 toneladas. (En realidad, el peso útil sólo era el décimo de esta cantidad, los 910 restantes correspondían al peso muerto: casco, máquinas y combustible.)

En 1850, con los buques de hierro y la propulsión del hélice, este peso se elevó á 1,32 toneladas de desplazamiento, animadas de una velocidad de 9 millas, y la proporción del peso útil se elevó á 26 por 100, esto es, 0,36 toneladas.

En 1860, con las calderas de alta presión y los condensadores de superficie, 1,8 toneladas de desplazamiento eran llevadas con la velocidad de 10 millas, y el peso útil alcanzó el 33 por 100, que equivale á 0,60 de tonelada.

En 1878, gracias á las máquinas Compound, 4 toneladas de desplazamiento recibían una velocidad de 10 millas por hora, pero ahora la utilidad componía el 50 por 100, que son 2 toneladas.

En 1885, los buques mercantes daban una velocidad de 8,5 millas á un peso de 7,5 toneladas, con el 60 por 100 de utilidad, ó sean 4,5 toneladas. En la misma época, los enormes vapores que atravesaban el Océano transportaban 6,9 toneladas con una velocidad de 12 millas y una útil del 55 por 100, igual á 3,8 toneladas.

En los modernos rápidos dedicados al transporte de pasajeros, el peso útil no alcanza dos décimos de tonelada.

EL NUEVO CABLE TELEGRÁFICO SUBMARINO

El próximo tendido de un cable trasatlántico entre Francia y los Estados Unidos da interés de actualidad á la cuestión de esta clase de cables.

Un punto particularmente interesante y poco conocido de esta cuestión es el que se refiere á las condiciones preliminares para determinar la *derrota* que el cable tendrá que seguir á través del Océano para poner en comunicación los dos puntos que se trata de unir telegráficamente.

Ante todo se hace un estudio preliminar sobre las cartas hidrográficas que indican las diferentes profundidades y la naturaleza de los fondos del mar, arena, conchuela, fango, rocas, accidentes del terreno, etc.

Un proyecto de *derrota* se ha determinado de esta manera para asegurar al futuro cable un camino lo más directo y seguro que sea posible, evitando grandes profundidades, fondos peñascosos y los movimientos del terreno muy bruscos del suelo submarino. Este primer trazado establecido de esta manera y trasladado á una carta marina de escala grande, se entrega por la Compañía del cable al buque encargado de la segunda parte del estudio, la parte práctica, esto es, las sondas.

Se trata de recorrer la línea trazada en la carta y rectificarla por medio del conocimiento de la cantidad y calidad de fondo que acusa la sondaleza.

Para el cable nuevo que ha de unir Brest con Nueva York, el Ministerio de Marina de Francia ha prestado el transporte *Dromé* para que efectuara el delicado trabajo de sondeos, que ha necesitado cuarenta y ocho días para poder cumplir su misión.

Los datos adquiridos en el viaje de exploración del *Dromé* han permitido trazar la *derrota* definitiva del cable trasatlántico.

Sin entrar en todos los detalles de las operaciones llevadas á cabo por el mencionado buque de guerra, diremos solamente que las profundidades llegan á 4.875 metros y en ningún punto son inferiores á 2.100 metros, salvo, como se comprende, en las cercanías de las costas, en donde los fondos se mantienen por la parte de Brest durante un trayecto de 235 kilómetros y por la parte de la costa americana por 625 kilómetros con menos de 500 metros de profundidad.

Las sondas han acusado un hecho muy curioso, y es que, una vez llegado el cable á las grandes profundidades, se conserva el camino por fondos enteramente uniformes, cuyo suelo, si se tratase de la superficie de la tierra, se prestaría al tendido de un ferrocarril sin que se necesitaran túneles ni desmontes. Este es el camino que seguirá el nuevo cable trasatlántico en una longitud de 6.000 kilómetros.

¿Cuándo se tenderá el cable español entre Canarias, Puerto Rico y Cuba?

CUBICACIÓN DE LAS PIPAS

El antiguo profesor de Física de la Escuela de ciencias aplicadas de Molhouse da la siguiente fórmula práctica para la cubicación de pipas y barriles, operación que interesa á los marinos para deducir los fletes correspondientes á los metros cúbicos ocupados:

Para esto, elévanse al cuadrado los diámetros de las bases ó fondos al cuadrado mayor súmase el semicadrado menor; multiplíquese la suma por la altura del casco y luego este producto multiplíquese por 0,5236.

Esta fórmula empírica es consecuencia de una aplicación directa del teorema de Sarrus, llamado así en honor del célebre matemático que lo dió á conocer, y que es el siguiente: Todo volumen comprendido (ó pudiendo ser comprendido) entre dos bases paralelas, y que las secciones paralelas á estas bases son funciones racionales y á lo más de tercer grado de su distancia á una de estas bases, tiene por volumen: el sexto de la altura multiplicada por la suma de las dos bases y el cuádruplo de la sección equidistante.

ARQUITECTURA MONUMENTAL DE ESPAÑA



PALACIO REAL DE MADRID

(VISTA TOMADA DESDE EL CAMPO DEL MORO)

Ejemplos.—1.º Sea una esfera de 10 metros de radio; su volumen es $\frac{20}{6} (3,15 \cdot 10^3) = 4200$.

2.º Sea un cono de 10 metros de radio de la base y 24 metros de altura; su volumen será: $\frac{20}{6} (3,15 \cdot 100 + 3,15 \cdot 25 \cdot 4) = 2520$.

3.º Sea una pirámide de base cuadrangular de 10 metros de lado y 24 metros de altura; su volumen será $\frac{24}{6} (10 \cdot 10 + 5 \cdot 5 \cdot 4) = 800$.

Este teorema fué motivado por un humilde tonelero que deseaba conocer la manera de arquear un tonel por medio de un procedimiento sencillo. El sabio Sarrus enseñaba hace ya cuarenta años Cálculo superior en la Facultad de Ciencias de Strasburgo y acostumbraba frecuentar una cervecería. Allí fué á encontrarle el tonelero y le expresó su deseo. Sarrus, con su característica bondad, le prometió la fórmula para el día siguiente, y en efecto, por la noche descubrió tan importante teorema; pero temiendo que el tonelero no lo comprendería bien, tradujo la fórmula en la forma práctica que hemos expresado.

EXPLICACIÓN DE LOS GRABADOS

DEBEMOS á la caballerosidad y cortesía del Sr. Conde de Valencia de Don Juan la autorización de reproducir en este número los *fanales históricos* y *las armaduras* de Felipe III que se publicarán en el artístico *Catálogo de la Armería Real* que confecciona aquel ilustre prócer.

A la bondad del mismo señor debemos también las siguientes líneas que describen el grabado:

FANALES DE GALERAS CAPITANAS ganados en diferentes combates por D. Alvaro de Bazán, primer Marqués de Santa Cruz, y depositadas en la Real Armería en 1883.

Este importante trofeo fué incorporado por el insigne marino al mayorazgo de su familia y colocado en su palacio del Viso, con otros fanales, armas y banderas ganados al enemigo.

El fanal de la izquierda procede de la capitana de la armada fran-

cesa, que regía Felipe Strozzi en la victoria de la Isla de San Miguel en 1582; el del centro fué ganado á Mahomet Bey en el combate de Navarino en 1572, y el de la derecha, en la derrota de la armada portuguesa en la ría de Lisboa.

DOS ARMADURAS DEL PRÍNCIPE D. FELIPE, después Rey don Felipe III, existentes en la Real Armería de Madrid.

Las armaduras de niño que publicamos hoy representan la más alta expresión del arte de labrar el hierro en los renombrados talleres de Milán á fines del siglo XVI. Su relevada ornamentación de figurillas, trofeos, cartelas y caprichosos grotescos va enriquecida por primorosas labores de atangia de oro y plata. La de la izquierda fué presentada al joven heredero de Felipe II por el Duque Carlos de Saboya en 1585, y la de la derecha por el Duque de Terranova, Gobernador de Milán en la misma época.

BIBLIOTECA CENTRAL DE MARINA.—Este establecimiento, fundado en 25 de Septiembre de 1856, y en el que existen 27.000 volúmenes sobre los diferentes ramos del saber humano, pero con especialidad de las ciencias exactas y sus diversas aplicaciones á la Marina, depende inmediatamente del Jefe del Negociado 3.º de la Subsecretaría.

Se halla abierto al público todos los días no festivos, de doce á cinco.

En el año económico de 1895 á 1896 han ingresado en esta Biblioteca los siguientes volúmenes, cartas, planos y láminas:

Por compra 414; remitidos por las distintas dependencias del Ministerio de Marina 51; regalados por corporaciones y particulares 112; cartas y planos 24, láminas 8. Total 609.

Es bibliotecario el Ilmo. Sr. D. José del Ojo y Gómez, licenciado en Derecho, oficial 1.º del Cuerpo de Archiveros y Gentilhombre de Cámara. Desde el Almirante al último oficial, todos conocen y estiman en lo que vale al Sr. del Ojo, que por su inteligencia en el cargo, por su larga práctica de cerca de cuarenta años en el manejo de la Biblioteca, y aún más por su amabilidad y cortesía, parecería á todos irremplazable.

Los volúmenes facilitados á los funcionarios del Ministerio de Marina durante el año 1896 ascendieron á 11.152, y los servidos al público en el mismo período á 9.964.

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

Fototipia de los Sres. Hauser y Menet, Ballesta, 30.