

CULTURA HISPANOAMERICANA

ÓRGANO DEL CENTRO DE ESTE NOMBRE

Año IV

Madrid, 15 de Febrero de 1915

Núm. 27

CENTRO DE CULTURA HISPANOAMERICANA

NOTAS DE SUS SESIONES

En la sesión del día 27 de Enero quedó nombrado representante del Centro de Cultura en varias Repúblicas americanas el Sr. D. Juan García Caminero, literato, comandante de ejército, feliz narrador, hispanófilo insigne.

*

En el día 27 de Enero, el distinguido y estudioso general de Ingenieros D. Cayo Puga dió en el local del Centro una muy meditada conferencia sobre la evolución de los submarinos. El discurso fué ilustrado con numerosos dibujos en gran tamaño hechos por el mismo Sr. Puga.

La concurrencia aplaudió repetidas veces el extraordinario y meritísimo trabajo del Sr. Puga.

En la sección de «Variedades» de este mismo número se inserta un extracto del mencionado discurso.

✻

En una de las últimas sesiones, el notable escritor don Pedro de Novo y Colson, dignísimo miembro del Centro de Cultura Hispanoamericana, recibió las felicitaciones de todos sus compañeros por haber sido elegido reciente-

mente académico de número de la Real Academia de la Lengua.

El Sr. Novo y Colson pertenece desde hace años á la Academia de la Historia; pero su fecunda pluma, pródiga en obras literarias de muy diversos géneros, que constituyen gran número de volúmenes, algunos hasta de carácter científico, reclamaba una recompensa tan merecida cual la que acaban de otorgarle los miembros de la Real Academia de la Lengua.

No se necesita encarecer el agrado con que el Centro de Cultura ha visto la honrosa designación con que el Sr. Novo y Colson ha sido enaltecido; toda vez que éste es uno de sus más entusiastas y perseverantes colaboradores, y ello no es más que un reflejo de análogos sentimientos experimentados por otros centros culturales y el público intelectual de nuestro país.

BREVE EXTRACTO

del discurso de D. Luis Palomo, en el Senado, en los días 8 y 9 del actual Febrero, acerca del proyecto de ley de construcciones navales.

«La escuadra española, tanto desde el punto de vista militar como del mercante, es una exigencia inexcusable para la vida nacional. La tierra española, porque la naturaleza la creó así, está rodeada por mar; en ella influyeron siempre los pueblos que vivieron en el mar; las razas que buscaron comunicación por los mares, son las que vivieron en la Península, que nació entre dos mares y vivió y vivirá siempre por el mar y para el mar.

Desde aquel triste momento en que España perdió, hundiéndose en los mares, la escuadra que sarcásticamente se llamó «Invencible», empezó, por desgracia, la decadencia de su poder naval. Más tarde, las circunstancias y la falta de energía en la opinión pública llevaron el poder naval al estado en que hoy se encuentra: destruido y olvidado, porque se han olvidado las gran-

dezas de la Patria ante la Historia, y no se ha hecho justicia á los que quisieron consagrar sus energías á la defensa de la Patria, dentro de la marina.

La organización de una escuadra debe componerse de todos los elementos científicos llamados á constituirla. Creo que nadie puede discutir que el acorazado de línea es el buque más fuerte y poderoso, el que puede producir mayor fuerza ofensiva y dar mayores resultados para la defensa de la Patria y de la escuadra; pero cuando no se tienen medios para llevar á la construcción de una escuadra millones y millones, á fin de reunir el número de acorazados que una escuadra necesita, hay que limitar este número, que, según opinión del ilustre señor marqués de Pílares, dignísimo vicealmirante de la Armada, deben ser doce de primera línea, para constituir una escuadra bien organizada.

Pues bien; para construir esos acorazados con los adelantos que hoy existen son necesarios 100 millones de pesetas por unidad. Los Estados Unidos han construido sus últimos barcos, el «Pensilvania» y otro, con un presupuesto de 103 millones de francos. Resultaría, pues, que para construir sólo los acorazados necesarios para la escuadra, sería indispensable una suma aproximada de 1.200 millones de pesetas, siendo precisa otra suma de 1.000 millones, lo menos, para preparar en buenas condiciones las bases navales de España, ya que sin éstas sería inútil la escuadra, porque no podría abastecerse, ni carenar, ni limpiar, ni tener los almacenes y los elementos necesarios; aparte de que con el sostenimiento en tercera situación de esos acorazados, costaría durante su vida aproximada, de unos veinte años, otros 1.000 millones.

De todo ello resulta que España, para tener esos 12 acorazados, sin contar los cruceros rápidos, los sumergibles, los cañoneros, los cazatorpederos y todas las unidades que exige la organización de una escuadra modelo, tendría necesidad de unos 5.000 millones de pesetas, y seguramente no habría bastante. ¿Está España en condiciones de poder gastar ese dinero?

En la otra Cámara y en esta, todos los oradores que han intervenido en los debates se han ocupado de sir Percy Scott; el ilustre general Auñón llegó á decir, casi poniéndole en caricatura, que, después de todo, ni siquiera expresaba, en las palabras que leyó del artículo

publicado en «The Times», su verdadera opinión. Yo fui el primero que se ocupó en esta Cámara de sir Percy Scott. Era el 9 de Junio, cuando discutíamos el proyecto de crucero rápido que presentó á la aprobación de las Cámaras el señor ministro de Marina. Ya se había publicado el artículo. Yo, en aquella ocasión, aunque influido indudablemente por la lectura de ese artículo, porque aunque no soy técnico, me entero de las cosas técnicas algunas veces, á mi modo de ver, como yo puedo enterarme, sabía que Percy Scott había manifestado que el valor del sumergible había aumentado de una manera poderosa y que había disminuído el del acorazado: no me llegué á convencer de que tuviera razón en las dos cosas. Creí que era una verdad indiscutible que el valor del sumergible había aumentado de un modo extraordinario. Esto era antes de que hubiera empezado la horrorosa guerra europea, que está aniquilando á la humanidad entera, y entonces, en aquel debate, rogué al ilustre señor ministro de Marina, que modificara el proyecto, que no insistiera en la construcción de los acorazados, que se esperara á que la experiencia diera á conocer cuál era la utilidad de las armas de combate naval, y que en su vista, con arreglo á los medios económicos y á los recursos de que España pudiera disponer, se realizara el plan.

Así lo hizo, y yo tengo en eso algo así como un sentimiento de vanidad técnica; casi me puedo dar tono, porque la verdad es que yo acerté cuando un técnico de la capacidad del señor general Miranda se convenció de que, indiscutiblemente, era el sumergible una unidad naval importantísima por su valor en los combates.

Dije entonces, y repito ahora, que se combate á sir Percy Scott por muchos capitalistas que tienen sus millones aplicados á la construcción de grandes acorazados, y que era de extrañar que los libros navales más leídos, las revistas más importantes, los periódicos más autorizados, sobre todo los de países que son potencias navales, como Inglaterra, Francia, Alemania, Estados Unidos, Italia, no dijeran una palabra de la opinión de sir Percy Scott respecto á sumergibles. ¿Por qué? El dinero en las empresas y negocios es muy egoísta, no puede dejar de serlo, y el que ha llevado su fortuna á uno muy lucrativo, es lógico que no quiera que ese negocio desaparezca por completo. Por eso en todo el mundo na-

val se ha hecho una atmósfera de presión para que de ninguna manera, en el momento más importante quizá, se pudiera parar la construcción de los acorazados. Por eso Inglaterra está construyendo 15 grandes acorazados, Rusia ha proyectado 12 (no sé si logrará construirlos), cuatro los Estados Unidos, é Italia y Francia también tienen proyectados algunos, porque, repito, la influencia financiera de los negocios navales hace que no se pueda aceptar de un modo inconcuso que el sumergible es un arma tan poderosa que destruye al acorazado. Sin embargo, esta es una verdad indiscutible. ¿Se podrá decir que el submarino «U-9» no destruye acorazados? ¿Se podrá decir que el submarino «U-21» no los destruye asimismo? Lo cierto es que en un solo combate el «U-9» hundió en el mar del Norte tres cruceros acorazados de 12.400 toneladas; que el «Formidable», verdadero acorazado, aunque de tipo antiguo, también fué hundido por otro.

Creo que es cosa completamente demostrada que las experiencias de la guerra han venido á acreditar mucho más el sumergible que la opinión de sir Percy Scott, y creo que ha estado acertadísimo el ilustre general Miranda al proponer el número de sumergibles que ha creído que se podían construir, suprimiendo, por ahora, los acorazados.

Así, pues, conforme con el proyecto de que son necesarios los cruceros rápidos. En mi atrevimiento hubiera llegado á afirmar que debían ser de tipo más reducido y menos costoso, que no debían ser de 5.000 toneladas (El Sr. Ministro de Marina: No llegan á 5.000 toneladas); que con cruceros de 4.000 toneladas había bastante para los fines á que se van á dedicar; del tipo del «Edem», del «Kalsrhue», del «Dresden», que constantemente nos dan á conocer las ilustraciones y las revistas de guerra, porque es indispensable que los cruceros respondan á una necesidad que no es la de la guerra solamente, sino á algo que para España es tan importante, tan interesante ó igual por lo menos como la verdadera defensa nacional, y este algo es que se debe aumentar nuestra comunicación y la relación constante con los pueblos de América, con los pueblos de nuestra raza, para poder tener allí una decorosa representación de España y procurar el desarrollo de la vida comercial.

De esta materia se ha ocupado durante largo tiempo

un Centro de cultura que, sin merecerlo, presido, y en él llevamos en nuestras conversaciones de cultura más de un año, haciendo observaciones y estudios sobre la alianza naval y marítima hispanoamericana, y entre otros proyectos, ideales indudablemente, en los cuales ponemos todo aquel entusiasmo del que se desvela por la prosperidad de su patria, creemos que debía organizarse y constituirse una empresa naval importante, con bandera internacional, en la que colaboraran España y todas las naciones de origen español de América, y que cada una, en proporción con su riqueza, producción y medios, contribuyera con una parte del capital para la constitución de ese organismo; de este modo se podría crear una alianza mercantil poderosa, con ventajas arancelarias, con medios de protección para el intercambio, y así llegaríamos á que España tuviera gran influencia en América, pudiendo allí colocar cómodamente nuestros productos, y los de América en España, y, á ser posible, tener una comunicación diaria de uno de los puertos de América para España, y otra, también diaria, de los puertos de España para América.

¿Cómo se podría desarrollar la alianza marítima con la marina mercante, sin tener la protección y el apoyo de la marina de guerra? Es imposible. Es necesario tener elementos de protección.

En el Congreso ha habido una discusión detalladísima é importante sobre este proyecto de ley. He seguido constantemente con atención las sesiones de aquella Cámara, leyendo después aquellos discursos y observaciones que llamaron más mi atención, y debo hacer desde luego elogios, según mi criterio, respecto al sentido elevado, cultísimo, del discurso del Sr. Alcalá-Zamora, no sólo por su grandilocuencia, sino desde el punto de vista patriótico y del interés nacional; y sin tener relación con el diputado Sr. Maciá, considero que su discurso, desde el punto de vista técnico, es el más importante. Del debate sostenido en la otra Cámara deduzco yo que estoy en lo cierto, que el proyecto es el que España necesita en estos momentos, que si el acorazado es indudablemente la unidad más importante y el rey de los mares en la guerra, nosotros no lo podemos tener ahora; pero el sumergible es indispensable y podemos adquirirlo, y los cruceros rápidos son necesarios, no sólo en la guerra, sino en la paz. Cumpliendo

los deseos y las recomendaciones de aquel hombre ilustre, desgraciadamente perdido para la Patria, el que fué mi querido y nunca olvidado jefe, y que siempre lo será en mi recuerdo, en mis sentimientos y en mi entusiasmo, el Sr. Canalejas, concurrí en el año 1910-1911 (no se escamen los señores senadores) por mi propia cuenta, no cumpliendo comisión alguna, ni retribuido con dietas, sino abonándolo de mi bolsillo particular, concurrí á las maniobras de las escuadras inglesa y alemana. Siempre tuve afición á estas cosas de marina, desde muchacho, pues me crié en el río Guadalquivir y en las playas de Cádiz, y, por consiguiente, alguna afición al mar y á la marina hubo de despertarse en mis propios sentimientos. Mi buen padre fué un modesto fundador de la mayor parte de las empresas de navegación sevillanas, y también en ellas tuve que intervenir alguna vez. Todo esto era motivo para que mi cultura se dirigiera por ese camino, claro es que dentro de límites modestos, porque no pretendo ser técnico.

Pues bien; el Sr. Canalejas, mi muy querido amigo y jefe, creyó que era conveniente que un profano, con cierta afición, pudiera informarle respecto de lo que eran las escuadras inglesa y alemana, su organización y sus servicios. Yo asistí á aquellas maniobras, y lo mismo en el Canal de San Jorge que en el Báltico, donde tuvieron lugar, recibí un cúmulo de atenciones y de consideraciones tales, que nunca pensé fueran concedidas á mi persona, sino al representante de mi patria. A las maniobras inglesas no asistieron submarinos; no pude observarlos más que el día 6 de Septiembre de 1911 en las maniobras de la escuadra alemana en el Báltico. Concurrieron á ellas ciento sesenta y tantas unidades, entre las que se contaban ocho submarinos; yo tenía gran curiosidad por conocer estos barcos, porque experimenté una impresión muy triste cuando al lado de los caños de la Carraca había visto tirado el casco del submarino Peral, pues yo pensaba que cuando aquello se abandonaba por los técnicos, era que no servía para nada. A pesar de todo esto, yo consideraba que la ciencia extranjera se había fijado en el invento de nuestro compatriota y que los técnicos continuaban el estudio de los submarinos en Francia, en los Estados Unidos, en Alemania, en Inglaterra y en Italia, y tenía verdaderos deseos de saber para qué servían y cuál era su misión.

Por desgracia para mis deseos, no pude averiguar casi nada, porque en todos los demás barcos de la escuadra me dieron facilidades, al extremo de que en uno de ellos, en el crucero «Gela», yo ocupaba el camarote del segundo comandante, y también visité todas las grandes unidades; pero los submarinos no los pude ver; sin embargo, aunque de lejos, pude formar juicio acerca de su misión como elementos de combate; eran todos exactamente iguales, con su periscopio, su escotilla, una pequeña antena para la telegrafía sin hilos y una pequeña cubierta con una baranda muy ligera para evitar que la tripulación, cuando el barco está en la superficie, pueda caer al agua. Pues bien; esos submarinos, en un momento determinado, volaron el casco de un gran acorazado que habían colocado cerca de una de las islas del Báltico; el explosivo debía ser poderosísimo, y por los efectos causados en aquel casco, se puede juzgar de los efectos destructores de los torpedos disparados por los submarinos. No olvidé aquella lección, y consideré que el submarino es un arma de combate poderosísima, puesto que con una pérdida, si es que llega á haberla, relativamente exigua de hombres y de dinero, estas pequeñas unidades pueden acometer y destruir al más poderoso acorazado.

En el proyecto que debatimos se establece, respecto á sumergibles, que se construirán 28, y que de estos 28 queda autorizado el Gobierno para desde luego adquirir inmediatamente cuatro de aquellos tipos que el ministerio de Marina estime, por las informaciones técnicas necesarias, que son los más útiles y convenientes para la construcción de la escuadra y para los intereses de España.

Tengo entendido que los tipos actuales son el «Germania» (en Alemania se llaman todos por este nombre, aunque sean de distinta clase), los que se construyen en Danzig y en los Astilleros Germania de Kiel, de la casa Krupp; el «Laurenti», que se construye en Italia y que es un modelo de verdadero interés é importancia; el «Schneider», francés, y el «Holland», americano, que es el tipo adoptado en Inglaterra. También he oído decir que de 70 submarinos que tiene Inglaterra, que todavía no los hemos podido conocer, son casi todos ó todos del tipo «Holland».

Yo no he de presentar ninguna enmienda, en primer

lugar, porque creo que en los proyectos de esta clase las enmiendas deben ser de los técnicos; pero caben las observaciones de los profanos. Yo estimo que deberá, desde luego, el ministerio de Marina tener gran interés en que no sean de un solo tipo, y que estos submarinos se puedan construir en España, por las mismas casas constructoras, estableciendo en España los medios de construcción. El tipo «Schneider», por la casa respectiva; el tipo «Holland», por la casa Wickers, si tiene patente, y el «Laurent» y el «Germania», también pudieran construirse en España, porque además se correría el gravísimo riesgo, si se construyeran en los países que están en guerra, de que no llegaran nunca aquí los submarinos. Por lo tanto, me permito hacer esta indicación, de que es beneficioso para el interés nacional el que los submarinos se construyan aquí, del tipo que sea conveniente, y que se adquieran cuanto antes, puesto que son necesarios para la defensa nacional. En eso estoy completamente de acuerdo con las indicaciones hechas por el señor ministro de Marina.

Hidroplanos, aviones y zeppelines ó dirigibles. Los hidroplanos y aviones ha demostrado también la enseñanza de la guerra que son elementos absolutamente indispensables, á tal extremo, que aunque parezca un caso un tanto raro, han venido en ocasiones á sustituir á la caballería, y en este caso sería la caballería de marina (Risas), pues lo cierto es que por medio de los hidroplanos y de los aviones se puede conocer el movimiento de los ejércitos beligerantes, y se ha conseguido con ellos que volvamos, en los procedimientos de la guerra, á los tiempos trogloditas, y los ejércitos viven debajo de tierra para que de esa manera no puedan ser destruidos.

Eso está perfectamente atendido con una partida de 6 millones de pesetas, que se dice se aplicará á los aviones, hidroplanos y aparatos de aviación que sean necesarios, con arreglo á la autorización que casi en blanco se da al ministro de Marina.

Refiriéndome á la lucha naval, acerca de la cual todos los días se escuchan opiniones de ilustres técnicos ingleses y alemanes, creo oportuno consignar la frase expresada en uno de los discursos del almirante alemán Tirpitz en aquel Parlamento. Dijo que, en caso de un combate á fondo entre las escuadras alemana é inglesa, Alemania podría tener la garantía, en el caso más

desfavorable, de que infringiría tal daño á su enemiga, que ésta quedaría rebajada al rango de tercera potencia naval, presumiendo que los Estados Unidos quedarían como primera potencia naval, el Japón como segunda, Inglaterra como tercera y Alemania como cuarta.

Y llego á un punto que considere de verdadera transcendencia: me refiero al contrato de la primera escuadra y á la manera de cumplirse y de terminarse.

Conviene mucho llamar la atención del señor ministro de Marina, aunque su señoría estará de sobra apercebido, sobre las condiciones establecidas en el art. 51, que se refieren al caso de rescisión si no se hubiera llegado al término del contrato. Es convenientísimo que no se llegue á la rescisión, porque según lo establecido en dicho art. 51, estará obligado el Estado á satisfacer por reembolso de gastos y por beneficios una cantidad enorme, que yo calculo en sus diferentes partidas sumadas en unos 30 millones de pesetas, salvo error.

Es de verdadero interés que no se llegue á un pleito en la liquidación por rescisión, porque ya en este caso no falta más que un año, y después estoy seguro que nadie estará mejor preparado que la Constructora Naval para determinadas construcciones, porque no habrá más remedio que someterse y entregarse á ella, pues España no va á estar construyendo arsenales y astilleros en todas partes, y hace falta preparar el que tiene condiciones estratégicas superiores á las de los otros dos, porque no hay ninguno como el de Cádiz, por estar cerca del Estrecho, por su facilidad de relaciones con América y sus condiciones especiales de la bahía, separándolo, como ha hecho muy bien el señor ministro de Marina, porque es un romanticismo de mis queridos amigos de San Fernando el pensar que allí, cuando no hay agua ni calado suficiente, se pueda estar sosteniendo un arsenal. Allí podrán estar los talleres y la fabricación de cañones, y si la bahía de Cádiz tiene vida, no le faltará á San Fernando.

Es digno de aplauso que se abra la boca de Sancti Petri con su gran calado, para que los buques puedan utilizarla, cosa que es necesaria, y desde el punto de vista estratégico de gran importancia. Yo creo que es indispensable utilizar la bahía de Cádiz, porque resulta un poderoso elemento de la base naval; fué el primero, el más antiguo y el de mayor transcendencia. Nosotros,

en alguna ocasión, no pudimos construir baterías en Sierra Carbonera, ni tener un arsenal en buenas condiciones, y no se crea que censuro nada, es que lamento lo que á España le ocurre. En todas esas cosas estoy completamente conforme.

Es de muy alto interés para el bien del país y para el desarrollo del intercambio de sus productos con los demás países, y para la marina mercante es de gran importancia, repito, el que se procure que por el ministerio de Fomento se haga un dique de capacidad suficiente en la bahía de Cádiz, y no estoy conforme con el señor marqués de Pilares, en lo que dice su señoría respecto á que no se deber hacer los diques de tanta capacidad, pues yo siempre he procurado y, en algunas ocasiones he pedido, como sabe mi querido amigo el Sr. Labra, que el puerto de Cádiz tuviera un dique de grandes dimensiones y en condiciones suficientes para que pudieran hacer escala en él los buques de mayor tonelaje y capacidad, como los que tienen esas Compañías de verdadero lujo, las inglesas, las alemanas y las líneas francesas, porque siendo Cádiz el punto de Europa más inmediato á América, puede tener con ella más fácil comunicación, y siendo Cádiz también el punto de comunicación mejor para el centro de Europa, podrían venir á su puerto los buques de mayor capacidad y de lujo, para desembarcar allí á los turistas; y si Cádiz tuviera un buen dique, calarían también los buques de 50.000 toneladas como el «Imperator» para limpiar fondos. Por consiguiente, es necesario que se haga un dique de gran capacidad para los buques que tienen mucho desplazamiento, como el «Mauritania» y el «Olimpia», que son del mismo tipo del «Titanic», que se perdió; cuyos buques son de mayor tamaño que los de guerra. Por estas consideraciones digo que es digna de aplauso la resolución del Gobierno de autorizar al señor ministro de Fomento para que estudie la construcción de un dique de estas condiciones en Cádiz, que seguramente ha de ser muy productivo para la riqueza pública y para el desarrollo de nuestro comercio en América.

No quiero entrar en el análisis de las condiciones y de la estructura de la Sociedad Constructora Naval. El Sr. Urzaiz, en la otra Cámara, con su autoridad indiscutible (y su palabra es suficiente garantía de la exactitud de sus manifestaciones), afirmó que la Constructora Na-

val es una Sociedad con capital de 20 millones de pesetas, dividido en dos series, serie A y B, de 20.000 acciones, cada una de 500 pesetas. Sólo ha emitido el 50 por 100 de la serie A; y hay distintas divisiones, serie A, de papel rojo; serie A, de papel blanco, y otras cosas que convendrán á los interesados; pero lo cierto es que no han desembolsado en efectivo más que 5 millones de pesetas, con los cuales se ha concluído lo que es el programa de la primera escuadra, con importe de cerca de 300 millones, obteniendo una utilidad, legítima, no la discutida, é importante, hasta el extremo de que ha dado constantemente dividendos á los accionistas y ha podido también llevar al fondo de reserva algunas sumas. Estas no son murmuraciones: es la «vox pópuli», el eco de la opinión, y si algo no fuera cierto, me alegraría verlo rectificado, porque no tengo ningún interés en sostener lo que no sea exacto. Doce millones de pesetas, que se dice proceden de las utilidades de reserva, no completos, porque algunas obligaciones han de emitirse, se aplican desde luego á preparar otra organización naval para construir buques mercantes en Bilbao. De modo, que debe haber sido bueno el negocio cuando se prepara tan fácilmente para otro de tan pingües utilidades. También ha adquirido los astilleros, los talleres, los diques y el «utillaje» naval de Matagorda y lo que eran antes las dependencias de la Compañía general Trasatlántica Española en la bahía de Cádiz, Matagorda y el Trocadero. Seguramente esta institución, tan próspera, ha de influir considerablemente en el desarrollo de la riqueza del país y de la industria naval, y yo me felicito de ello; pero bueno es que se sepa por qué.

Lo único que deseamos es que en el nuevo contrato no se impida de ninguna manera á entidades de reconocida capacidad técnica y directora intervenir, en condiciones que fueran ventajosas al interés público, en la adjudicación de las unidades de la nueva escuadra, porque eso pudiera resultar ventajoso para España y por tanto para el Erario público.

Hechas estas observaciones, yo considero que conformes el Gobierno y la Comisión en que se puedan contratar por series los distintos grupos que constituyen el proyecto de segunda escuadra, y que esto se haga á su vez por concurso libre es muy conveniente (porque aun cuando creo que todos deben concurrir y concurrirán á

él, seguramente serán adjudicados algunos trabajos á la casa á que me refiero) no impedir que á él asistan algunas casas constructoras, como por un escrúpulo sucedió á la casa Krupp, que, teniendo capacidad acreditada en el mundo naval, no pudo presentar proposiciones porque se dijo que era una Sociedad que no había presentado proyectos, valiéndose de una verdadera habilidad establecida en el art. 31 del pliego de condiciones.

Dicho esto me felicito de que la Constructora Naval esté próspera, que haga buenos negocios, que pueda ser beneficiosa su labor para la escuadra y para el desenvolvimiento del interés nacional.

Bases navales.—Para que se vea el concepto que de esta materia tienen las verdaderas autoridades de Marina, he de citar unas palabras verdaderamente interesantes que leí repasando los debates del Senado francés, sobre los proyectos de Marina, pronunciadas por el almirante Bienaimé el día 30 de Junio de 1913. Decía el almirante Bienaimé, refiriéndose á las bases navales: «Las bases de operaciones son el complemento de las escuadras, hasta el punto de que se puede decir, sin ser tachado de exagerado, que una flota vale en razón á sus bases de operaciones, y que sus fuerzas están multiplicadas por el número de las bases de operaciones con que pueda contar. No es preciso perder de vista que si la flota de un país determinado tiene necesidad del mayor número posible de bases navales para refugiarse, municionarse y reparar averías, la flota enemiga tendrá interés en apoderarse de las bases que aquel país no haya utilizado y hubiera olvidado proteger. Si las bases de operaciones nos son de tal modo necesarias, ya que hemos hecho para ello grandes sacrificios, es preciso no olvidar de preparar sobre las costas de Irlanda bases de operaciones para las flotas enemigas.»

Yo creo que está perfectamente claro que no puede haber escuadra sin bases navales, ni bases de operaciones; que es indispensable que las haya, y que en España, por las condiciones topográficas de nuestro país, y así lo entendió el marqués de la Ensenada, deben ser una al Norte, El Ferrol; otra al Sur, Cádiz, y otra al Este, Cartagena. Estos puntos, además de sus condiciones naturales, tienen condiciones especiales para este objeto. Es muy cierto que se viene, sobre todo, desde que hemos adquirido algunas relaciones internacionales,

que yo creo que nos favorecen, relegando al olvido la base naval del Sur, que considero una de las más importantes, y que en la historia naval de España viene siendo considerada como la más principal; está colocada en la boca del Estrecho, frente a Marruecos; es el puerto más inmediato á la América del Sur y del Centro; su bahía tiene condiciones excepcionales; las tenía también en el siglo XVIII la de la Carraca por sus fondos de poca agua, pero hoy no la tiene, porque las condiciones de los barcos han variado de una manera extraordinaria, y hoy es imposible que entren en ella los grandes vapores y los grandes acorazados de combate. Yo entiendo, por tanto, que la base naval del Sur debe estar en Cádiz; pero también debemos tener en cuenta que, como hoy las flotas auxiliares prestan servicios extraordinarios, tanto á la defensa nacional como en los combates navales, es oportuno que se les dé salida al mar por Sancti Petri, para lo cual hay que constituir aquello en una especie de estación naval, que yo creo ha de resultar mejor que en ninguna otra parte.

Por consiguiente, lo que creo es que no podemos tener bases navales sin que todas estén en iguales condiciones; es decir, que en Cádiz haya una base naval tan importante como puedan ser las demás, y que allí puedan entrar los grandes buques para su reparación, su carena, limpieza de fondos, para su entretenimiento y que haya para todo esto los medios absolutamente necesarios. Si es preciso construir diques, que se construyan; pero es necesario que tengan la capacidad tan grande como las necesidades modernas exigen.

Creo que es necesario establecer dos estaciones navales complementarias en los dos archipiélagos, en el Mediterráneo y en el Atlántico, en Baleares y en Canarias.

Cuando España era potencia naval de primer orden, Cádiz era la única base naval, y en las construcciones era la primera del mundo, á tal extremo que he leído en libros de Marina y especialmente en uno por el que tengo cierta predilección, que se titula «Ancla de leva», que cuando se fuera á proyectar un navío de tres puentes debía calcularse, cuando menos, que se gastarían de 6 á 7.000 árboles, y como quiera que entonces los pinos y el cáñamo eran los principales elementos de la construcción de los cascos, resultaba que España, productora de

la primera materia, era indudablemente la que tenía mayores facilidades para la construcción.

Y determinado que las bases navales deben estar perfectamente atendidas, deben tener diques, abastecimiento para aguada, abastecimiento de carbón; deben estar abastecidas de municiones, pertrechos, vituallas y de todo lo que pueda necesitar una escuadra, voy á ocuparme de algo que considero de verdadera importancia: el personal de la Marina.

Yo estimo, señores senadores, que el personal de nuestra Armada tiene exactamente las mismas condiciones, si no mejores, que el de las demás Armadas: ciencia, patriotismo, energía, entusiasmo, todo lo conservan á pesar del abatimiento en que la Marina se encuentra.

Capacidad la tienen como pocos, puesto que las tripulaciones de esos pequeños cañoneros «Layá», «Recalde», «Bonifaz» y «Lauria», llevan cuatro años en las costas bravías del Rif. Están en condiciones de tripular los submarinos, no sólo los jefes y oficiales, sino los mecánicos y marineros, gente toda ella hecha al mar en una lucha verdaderamente importante. Lo mismo digo de las dotaciones de los «destroyers» «Proserpina», «Osado», «Terror» y «Audaz», y de los pequeños cañoneros «Alvaró de Bazán», «Vasco Núñez de Balboa» y «María de Molina», y el de mayor tonelaje «Infanta Isabel». Las tripulaciones de todos estos barcos tienen la preparación de vigor, energía y valor para la lucha que hace falta para ir á tripular los submarinos, después de que tengan la práctica necesaria en los sumergibles que con acierto procura el Gobierno tener autorización para adquirirlos inmediatamente, por lo que le tributo mi aplauso. Las condiciones de la tripulación seguramente con esta preparación primera han de ser, pues, magníficas.

Hay que tener en cuenta lo que hacen Alemania, los Estados Unidos y otros países con el personal de la Armada, ya que los individuos que tripulan los submarinos tienen lo mismo en la paz que en la guerra los mismos peligros, prestan sus servicios con valor extraordinario y hasta con heroísmo, sacrificando la vida, si fuera necesario, por la Patria, tanto en una como en otra época, y deben por lo tanto tener aquella retribución que sus servicios merecen. Por ello creo que todos los que formen parte de las tripulaciones de nuestros sumergibles deben tener como remuneración el doble de

la que perciba un individuo de la Armada embarcado (esto sucede en Alemania), y en cuanto á derechos pasivos también deben ser dobles. Esto sería un estímulo muy justificado, porque el que vaya en un submarino cohibido, pensando que puede dejar á su familia sin recursos, encontrará seguramente mermado su valor.

Otra observación se me ocurre, y es que no se hagan de ninguna manera especialistas, que no ocurra lo que viene á ser un defecto en la Marina española: que el Cuerpo general ha querido siempre absorberlo todo. Hace falta que todos sean iguales y que en este caso, aunque se quisiera hacer la especialización, no se haga; que todos puedan ser oficiales y dependientes de la Armada en los submarinos, y que aquellos que tengan más reconocida capacidad, presten el servicio que el señor ministro de Marina estime necesario, cuando él lo crea oportuno.

Dicho esto, en justo elogio del personal de nuestra Armada y, sobre todo, de la oficialidad joven, llena de alientos y de entusiasmos, que desea ver que se regenera el poder naval y que ve se le guardan aquellos respetos y consideraciones á que los oficiales de la Marina son acreedores, voy á lo que pudiéramos llamar mis conclusiones y perdonen mi atrevimiento los señores senadores.

Teniendo en cuenta las enseñanzas de la guerra europea y los recursos económicos de España, «sólo se pueden llevar al programa de construcción de segunda escuadra cruceros rápidos, sumergibles, cazatorpederos, cañoneros y los elementos auxiliares que constituyen el proyecto que discutimos, y con el que estoy conforme. Segundo, en los nuevos contratos de construcciones se suprimirán (por las razones expresadas) las condiciones peligrosas y habilitosas establecidas en el contrato de primera escuadra en los artículos 31, 51 y 52 del pliego de condiciones. Tercero, los contratos se verificarán por series y en concursos libres.»



El discurso del Sr. Palomo, por las observaciones prácticas que contiene, por la innumerabilidad de datos que comprende y por la imparcialidad que campea en todo su contenido, pues el Sr. Palomo puede ser imparcial por lo mismo que no es un especialista, ni pertene-

ce al grupo de los técnicos, ni tiene intereses personales que defender en el asunto, es uno de los discursos más importantes que se han pronunciado en las Cámaras españolas acerca de asuntos navales.

La Revista no ha podido dar más que un reducido extracto, porque el discurso aludido, con las notas que le acompañan, ocupa 19 páginas del «Diario de las Sesiones».

HISTORIA

DEL CRONISTA OVIEDO

Merecen un detenido estudio las obras escritas por Fernández Oviedo. Los datos que en ellas aporta son interesantísimos y, al parecer, desapasionados.

Su primera obra, «De la Natural Historia de las Indias» lleva esta aclaración:

«Sumario de la Natural y General Historia de las Indias, que escribió Gonzalo Fernandez de Oviedo, alias de Valdes, natural de la villa de Madrid, vecino y regidor de la ciudad de Santa María del Antigua del Darién, en Tierra firme, dando relación á la S. C. C. M. del Emperador don Carlos nuestro señor, de algunas cosas que el dicho autor vido (1) y ay en las Indias. Lo cual, visto y examinado en el Consejo Real de las Indias su M. mandó que fuesse impresso, porque a todos los hombres fuesen notorias tan grandes y maravillosas y nuevas cosas: y que ninguna otra persona le pudiesse imprimir ni vender ni traer de fuera destes reynos, sino el dicho Gonzalo Fernandez ó quien en poder oviere so graves penas: como más largamente se contiene en el privilegio real que para esto ay de su Magestad.»

La obrita se compone de cincuenta y cinco folios en 4.º

Fue impresa en Toledo en 1526, en casa del maestro Remón de Petras.

En la Biblioteca Nacional hay un ejemplar valorado con notas y aclaraciones consignadas por mano del mis-

(1) El verbo latino era *vileo*, es, ere; de modo que se consideró como raíz *vid*; así se formaron las flexiones *vide*, *vido*, que aún se usan en varias aldeas de España y, naturalmente, de Portugal.

mo autor; lástima es que sean poco inteligibles por motivo de la calidad del papel y de la tinta.

La obra consta de un proemio (1) y de ochenta y nueve capítulos, todos muy interesantes, quizás más porque no se dedican á personas, sino á hechos. Es propiamente una reducción ó, mejor, un índice de las materias extensamente tratadas en la «Historia General de las Indias», de Fernández de Oviedo, obra que se imprimió en Sevilla en 1535 y se reimprimió en 1547.

El proemio dice así:

«Prólogo e introduccion del dicho autor, endereçando la obra á la S. C. C. R. M. del emperador Don Carlos V de tal nombre (2), Rey de las Españas y de las dos Sicilias citra y ultra far, y de Jerusalem y Ungría, Duque de Borgoña, Conde de Flandes, etc., nuestro señor.

S. C. C. R. M.

La cosa que más conserva y sostiene las obras de Naturaleza en la memoria de los mortales son las ystorias y libros en que se hallan escriptos: y aquellas por más verdaderas y auténticas se estiman que por vista de ojos el comedido entendimiento del hombre que por el mundo ha

(1) Prohemio, escribe Oviedo, como voz formada del griego *pro-oimio*, delante del camino.

(2) Parece que los historiadores del siglo XVI no se daban cuenta exacta de la relación de las ideas ni del valor de las palabras: ¿quién pudo obligar á Oviedo y á otros escritores de su época á denominar «Don Carlos V» al hijo mayor de la reina Doña Juana? Esa manera de nombrarlo envolvía una humillación para España, donde hasta entonces no había habido ningún rey llamado Carlos.

Las iniciales S. C. C. R. M. significan *sacra, cesarea, católica, real majestad*. En España nunca se había tratado al rey más que de *alleza*; los alemanes trajeron en 1506 esos dictados serviles y el espíritu de intolerancia, con cuyos recuerdos ellos mismos han tratado de mortificar luego á España.

Al juzgar la Historia de España, no debe olvidarse que la intolerancia, el absolutismo y otras cualidades fueron importadas á la Península por la dinastía austríaca: pero eran exóticas en nuestro suelo, donde hasta 1506 no habían prosperado más que los fueros municipales, las comunidades, las libertades públicas, la tolerancia y la justicia.

andado se ocupó en escrevir las, y dijo que pudo ver y entendió de semejantes materias. Esta fué la opinion del Plinio, el qual mejor que otro autor, en lo que toca á la natural historia en XXXVII libros en un volumen, dirigido á Domiciano, emperador, escrevió (1): y como prudente ystorial lo que oyó dixo á quien: y lo que leyó atribuye a los autores que antes que ello notaron: y lo que él vido como testigo de vista acumulo en la sobredicha su ystoria (2) Imitando al mismo quiero yo en esta breve suma traer á la real memoria de V. M. lo que he visto en vuestro imperio occidental de las Indias, islas y tierra firme del mar Océano; donde ha doce años que pasé por veedor de las fundiciones del oro, por mandado del católico rey don Fernando quinto de tal nombre, que en gloria está, abuelo de V. M.; y despues de sus dias he servido y espero servir lo que de vida me quedare en aquellas partes á V. M., todo lo qual y otras muchas más cosas desta calidad, muy mas copiosamente yo tengo escripto y está en los originales y crónica que yo escrivo desde que tuve edad para auparme en semejante materia, assí de lo que passo en España desde el año de m.cccc.xc. años hasta aquí: como fuera della en las partes y reynos que yo he estado (3): distinguiendo la crónica y vidas de los católicos reyes don Fernando y doña Isabel, de gloriosa memoria, hasta el fin de sus dias: de lo que despues de vuestra bienaventurada sucesión se ha cfrecido. Demás desto tengo aparte escripto todo lo que

(1) El hipérbaton es violentísimo; pero era muy usual en los siglos xv y xvi.

(2) En el primer tercio del siglo xvi las modificaciones de los vocablos eran rapidísimas: el mismo Oviedo escribe *ystoria*, *istoria*, *hystoria*, *historia*. La palabra es de origen griego; proviene de *ysto-reo*, investigar: la *úpsilon* exigía cierta aspiración, que fué indicada en e. pañol y francés por la *h*.

(3) Esa vez: a construcción, más que á ignorancia, se debe á descuido: si en vez de *estado* hubiera dicho *visitado*, la construcción resultaría perfecta.

he podido comprehender y notar de las cosas de Indias : y porque todo aquello está en la cibdad de Santo Domingo de la isla Española, donde tengo mi casa y asiento y mujer é hijos, y aquí no truxe ni ay desta escritura mas de lo que en la memoria está y puedo della aquí recoger, determino para dar á V. M. alguna recreación, de resumir en aqueste repertorio algo de lo que me parece : que aunque aca se aya escripto y testigos de vista lo ayan dicho, no sera tan apuntadamente en todas estas cosas, como aquí se dirá : aunque en algunas dellas ó en todas ayan hablado la verdad los que a estas partes vienen á negociar ó entender en otras cosas que de mas interesse les pueden ser : los quales quitan de la memoria las cosas desta calidad porque con menos atencion las miran y consideran que el que por natural inclinacion como yo ha deseado saberlas, y por la obra ha puesto los ojos en ellas. Aqueste sumario no contradirá lo que (como he dicho) más extensamente tengo escripto ; pero será solamente para el efecto que he dicho, en tanto que Dios me lleva a mi casa para enviar desde allí todo lo que tengo penetrado y entendido desta verdadera historia. A la qual dando principio digo allí que como es notorio don Christoval Colom, primero almirante destas Indias, las descubrió en tiempo de los Católicos reyes don Fernando y doña Isabel, abuelos de V. M. en el año m.cccc.xc. j. (1) años y vino a Barcelona en el de m.cccc.xc. j. con los primeros indios y muestras de las riquezas y noticia deste imperio occidental. El qual servicio hasta oy es uno de los mayores que ningun vassallo pudo hazer a su príncipe y tan util a sus reynos : como es notorio y digo tan util porque hablando la verdad yo no tengo por castellano ni buen español al hombre que esto desconociesse. Pero porque aquesto está mas particularmente dicho y escripto por mí (donde he dicho) no quiero dezir en esta materia otra cosa, sino, abreviando, lo que de suso prome-

(1) Oviedo se equivoca en un año.

tí especificar algunas cosas, las cuales serán muy pocas a respecto de los millares que desta calidad se pueden dezir. E primeramente trataré del camino y navegacion, y tras aquesto diré de la manera de gente que en aquellas partes habitan: y tras esto, de los animales terrestres y de las aves y de los ríos y fuentes y mares y pescados: y de las plantas y yervas y cosas que produze la tierra: y de algunos ritos y cirimonias de aquellas gentes salvajes. Pero porque ya yo estoy despachado para volver a aquella tierra e ir a servir a V. M. en ella, si no fuere tan ordenado lo que aquí sera contenido, ni por tanta regla dichō como me ofrezco que estará en el tratado que he dicho que tengo copioso de todo ello, no mire V. M. en esto, sino en la novedad de lo que quiero dezir, que es el fin con que a esto me muevo. Lo qual digo y escribo por tanta verdad como ello es, como lo podrán dezir muchos testigos fidedignos que en aquellas partes han estado, que viven en estos reynos, y otros que al presente en esta corte de V. M. oy (1) estan y aquí andan y que en aquellas partes biven.»

A ese proemio siguen cincuenta y nueve capítulos interesantísimos, de Historia Natural, de Cosmografía, etc.

El capítulo LXXXV se titula «Del estrecho y camino que hay desde la Mar del Norte á la Mar Austral que dicen del Sur», y comienza así: «Opiniō ha «seydo» entre los cosmógrafos...»

Merece algún estudio este «seydo».

No puede ser derivado del verbo «ser».

El mismo verbo «ser» no puede provenir del «esse» latino, ni del «eimi» griego, ni del «as» sánscrito. Al examinar los textos que tenemos de escrituras y otros documentos del siglo x, se ve claro que en la lengua española, después de la influencia latina, hubo dos verbos para significar la idea de «ser de algún modo»: «sedere»,

(1) Los latinos y los griegos no pronunciaban la e final: la palabra *hodie* sería pronunciada *hodi*, es decir, *odi*: perdida la suave *d* resultó *oi*, igual á *oy* y *hoz*.

ser ó estar sentado, y «estare», ser ó estar de pie. La voz «sedere» se pronunciaría «seder»; y como entre vocales se perdía con frecuencia la «d», quedó convertida en seer: de ese infinitivo procedió, sin duda, el participio «seido» ó «seydo».

Después del capítulo LXXXIX hay un pequeño prólogo firmado de este modo: «Gonzalo Fernandez de Oviedo, alias de Valdes.»

M. R.-NAVAS.

FRAY BARTOLOMÉ DE LAS CASAS

II

Saavedra Fajardo, que estaba en el secreto de todas las cancillerías de su época, y conocía detalladamente los resortes que en Alemania, en Flandes, en Francia, en Italia y en Inglaterra se habían tocado para desacreditar á España ante el mundo y para despertar la rebeldía de los indios—indígenas, debiera decirse—del Nuevo Mundo, afirma terminantemente que el libro «Destrucción de las Indias» fué obra de extranjeros apasionados y calumniadores; pero la serie de consideraciones que expone al comenzar el capítulo en que hace esa afirmación, da á entender claramente que, según su opinión, Fray Las Casas no fué ajeno á la publicación de ese libelo.

Don Diego Saavedra Fajardo nació en Aljezares (en árabe «los yesaros»), de la provincia de Murcia, en 1584, y murió en Madrid en 1648. Representó á España en casi todas las Cortes, y como plenipotenciario de ella, formó parte de la Dieta de Ratisbona (en alemán Regensburg) de Baviera, en que se eligió emperador á Fernando III, y del Congreso de Munster, capital de Westfalia, provincia de Prusia, en que se firmó la paz de la guerra de Treinta Años. Escribió las «Empresas políticas» ó «Idea de un Príncipe Christiano» (Móna-

co, 1640; Milán, 1642); «La Corona gótica» (1646), y «Estado del rey Fernando el Católico». En todas sus obras luce una instrucción copiosa, una erudición notable, una sinceridad meritísima y un estilo nada sobrio, pero elegante. Sin duda, Saavedra Fajardo fué uno de los más distinguidos y pulcros escritores de la primera mitad del siglo XVII.

En su libro de «Empresas políticas», en las páginas 78 á la 84 de la edición de Milán de 1642, se lee:

«A lo mas profundo del pecho retiró la Naturaleza el corazon humano, y porque viéndose oculto y sin testigos no obrase contra la razon, dejó dispuesto aquel nativo y natural color, o aquella llama de sangre, con que la vergüenza encendiese el rostro y le acusase, cuando se aparta de lo honesto o siente una cosa y profiere otra la lengua, debiendo haber entre ella y el corazon un mismo movimiento y una igual consonancia. Pero esta señal que suele mostrarse en la juventud, la borra con el tiempo la malicia. Por lo qual, los Romanos, considerando la importancia de la verdad y que es la que conserva en la República el trato y el comercio, y deseando que la vergüenza de faltar a ella se conservase en los hombres, colgaban del pecho de los niños un corazon de oro, que llamaban «Bulla», geroglífico que dijo Ansonio averle inventado Pythagoras, para significar la ingenuidad, que deben profesar los hombres y la puntualidad en la verdad, llevando en el pecho el corazon, símbolo della, que es lo que vulgarmente significamos quando dezimos de un hombre verdadero, que lleva el corazon en las manos. Lo mismo davan á entender los sacerdotes de Egipto, poniendo al pecho de sus príncipes un safiro, cuyo nombre retrae al de la verdad, y los ministros de justicia llevaban una imagen suya. Y no parezca a alguna que si trujese (1) el príncipe tan patente la verdad, estaría expues-

(1) *Trujese*, de la raíz *truj*, en que se transformó la de *traj* ó *trah*, del verbo *traher* ó *traer*, por motivos fonéticos.

to á los engaños y artes, porque ninguna cosa más eficaz que ella para deshazellos y para tener mas lejos la mentira, la qual no se atreve a miralla rostro a rostro. A esto aludió Pythagoras quando enseñó que no se hablasse vueltas las espaldas al Sol, queriendo significar que ninguno debia mentir, porque el que miente no puede resistir los rayos de la verdad, significada por el Sol, así en ser uno, como en que deshaze las nieblas i ahuyenta las sombras, dando a las cosas sus verdaderas luces y colores, como se representa en esta empresa, donde al paso que se va descubriendo por los Horizontes el Sol, se va retirando la noche y se recogen a lo oscuro de los troncos las aves noturnas que en su ausencia embozadas con las tinieblas hazían sus robos, salteando engañosamente el sueño de las demás aves. ¿Qué confusa se halla una lechuza quando por algún accidente se presenta delante del Sol? En su misma luz tropieza i se embaraza: su resplandor la ciega y deja inútiles sus artes. ¿Quién es tan astuto i fraudulento que no se pierda en la presencia de un príncipe real i verdadero? No ai poder penetrar los desinios de un ánimo cándido, quando la candidez tiene dentro de si los fondos convenientes de la prudencia. Ningun cuerpo más patente a los ojos del mundo ni más claro i opuesto a las sombras i tinieblas que el Sol, i si alguno intenta averigualle sus rayos i penetrar sus secretos halla en él profundos golfos i oscuridades de luz, que le deslumbran los ojos sin que puedan dar razón de lo que vieron. La malicia queda ciega al candor de la verdad i pierde sus presupuestos, no hallando arte que venzer con el arte. Digno triunfo de un príncipe deshazer los engaños con la ingenuidad y la mentira con la verdad. Mentir es acción vil de esclavos i indigna del corazón de un príncipe que más que todos debe procurar parecerse á Dios que es la misma verdad. «Onde los reyes—palabras son del rey don Alfonso el Sabio hablando della—que tienen su lugar en la tierra, á quien perteneze de la guardar mucho; deben parar mintes, que no sean contra ella diziendo pa-

Monasterio de La Rábida UNIA

labras mentirosas», i abajo da otra razón de la misma lei: «E de mas, quando el mintiesse en sus palabras non le creerian los omes que le oyesen, maguer dixesse verdad, e tomarían ende carrera para mentir.»

Quando son mayores las monarchias mas sugetas estan a la mentira. La fuerza de los rayos de una fortuna illustre levanta contra si las nieblas de la murmuracion. Todo se interpreta a mal i se calumnia en los grandes imperios. Lo que no puede derribar la fuerza lo intenta la calumnia, o con secretas minas o con impuestas cuñas, en que es menester gran valor de quien domina sobre las naciones para no alterar su curso i pasalle sereno, sin que le perturben sus voces. Esta valerosa constancia se ha visto siempre en los reyes de España despreciando la invidia i murmuracion de sus emulos con que se an deshecho semejantes nieblas, las cuales, como las levanta la grandeza también la grandeza las derriba con la fuerza de la verdad, como sucede al Sol con los vapores. Qué libelos infamatorios: qué manifiestos falsos: qué fingidos parnasos: qué pasquines maliciosos no se an esparcido contra la monarchia de España? No pudo la emulacion manchar su justo gobierno en los reinos que posee en Europa por estar a los ojos del mundo, i para hazer odioso su dominio i irreconciliable la inobediencia de las provincias reveldes con falsedades difíciles de averiguar, dibulgó un libro supuesto de los malos tratamientos de los indios con nombre del obispo de Chapa, dejándole correr primero en España, como impreso en Sevilla, por acreditar mas la mentira i traduciéndole después en todas lenguas.

Ingeniosa i nociva traza, aguda malicia, que en los animos sencillos obró malos efectos, aunque los prudentes conocieron luego el engaño, desmentido con el zelo de la religion i justicia que en todas partes muestra la Nacion Española, no siendo desigual a sí misma en las Indias. No niego que en las primeras conquistas de América sucederian algunas desórdenes, por averlas emprendido

hombres. que, no cabiendo la vizarría de sus animos en un mundo, se arrojaron, mas por permission que por eleccion de su Rei, a provar su fortuna con el descubrimiento de nuevas regiones, donde hallaron idólatras mas fieros que las mismas fieras, que tenian carnizerías de carne humana con que se sustentavan, los quales no podían reducirse á la razon si no era con la furza i el rigor. Pero no quedaron sin remedio aquellas desórdenes, embiando contra ellos los Reyes Catholicos severos comisarios que los castigasen i mantuviesen los indios en justicia, dando paternales ordenes para su conservacion, eximiendolos del trabajo de las minas i de otros que entré ellos eran ordinarios antes del descubrimiento: enviando varones apostolicos que los instruyesen en la fe i sustentando a costa de las rentas Reales los obispados, los templos, i religiones para beneficio de aquel nuevo plantel de la Iglesia.

.....

Pero porque no triunfen las artes de los emulos enemigos de la monarchia de España i quede desvanecida la invencion de aquel libro, considérense todos los casos imaginados que en el fingió la malicia averse exercitado contra los indios i ponganse en peralelo con los verdaderos que emos visto en las guerras de nuestros tiempos, así en ia que se movió contra Genova, como en las presentes de Alemania, Borgoña i Lorena, i se vera que no llevo aquella mentira a esta verdad. Qué generos de tormentos crueles inventaron los tiranos contra la inocencia, que no los ayamos visto en obra, no ya contra barbaros inhumanos, sino contra naciones cultas, civiles i religiosas, i no contra enemigos, sino contra sí mismas, turbado el orden natural del parentesco i desconocido el afecto á la patria.....

.....

No refiero estas cosas por acusar a ninguna nacion, pues casi todas intervinieron en esta tragedia inhumana, sino para defender de la impostura a la Española.

La mas compuesta de costumbres está a riesgo de estragarse.

Vicio es de nuestra naturaleza, tan frágil, que no ai accion irracional en que no pueda caer, si le faltare el freno de la religion y de la justicia.»

ESPAÑA Y AMÉRICA

De 1800 á 1825.

II (1)

Las Cortes llamadas de Cádiz se abrieron en San Fernando en el día 24 de Septiembre de 1810 por invitación de la Regencia, de la cual formaba parte D. Miguel Lardizabal y Uribe, natural de Nueva España.

En el día siguiente—el 25 de Septiembre—los diputados de América pidieron que inmediatamente las Cortes hicieran varias aclaraciones en favor de los pueblos americanos. Se nombró una Comisión que diera dictamen, el cual, redactado por los diputados americanos Mejía, Lisperger, Leyva, Inca, marqués de San Felipe, Couto, Palacios, Power, Llano y Toledo, fué presentado en la noche del mismo día 25.

Se acordó la publicación de un decreto en el que se participara á España y á América la instalación de las Cortes; y éstas, desde el día 3 de Octubre, discutieron con espíritu amplio y con amor para los pueblos del Nuevo Continente, las proposiciones de los americanos.

(1) El anterior artículo se publicó en el número de esta Revista correspondiente al 15 de Diciembre de 1914. En él aparecieron dos erratas de fechas: una, referente á la Constitución de 1212, por 1812; otra, en la que se dice que en Marzo de 1914, en vez de 1814, se trasladaron á Madrid las Cortes.

Fueron aprobadas en el día 15. Comprendían tres principales puntos.

Primer punto: Las Cortes confirman y sancionan «el inconcuso concepto de que los dominios españoles en ambos hemisferios forman una misma y sola Monarquía, una misma y sola Nación y una sola familia, y que, por lo mismo, los naturales que sean originarios de dichos dominios europeos ó ultramarinos son iguales en derecho á los de la Península.» Segundo punto: «Queda á cargo de las Cortes tratar con oportunidad y con un particular interés todo cuanto pudiera contribuir á la felicidad de los de Ultramar, como también del número y forma que debiera tener para lo sucesivo la representación nacional en ambos hemisferios.» Tercer punto: «Desde el momento en que los países de Ultramar en donde se hubieran manifestado conmociones hicieren el debido reconocimiento á la legítima autoridad soberana que se haya establecido en la madre patria, hubiera un general olvido de cuanto hubiese ocurrido indebidamente en ellos, dejando, sin embargo, á salvo el derecho de tercero.»

Esta declaración había sido solicitada por los americanos, así como el desistimiento por parte de España de toda acción militar en sus provincias americanas, aunque Méjico se había levantado en armas contra España en 6 de Diciembre de 1808; Quito, del Virreinato de Santa Fe de Nueva Granada, se había alzado en 9 de Agosto de 1809 y después en Octubre de 1810; las provincias de las Charcas y de la Paz del Alto Perú, á principios de 1809; Santa Fe de Bogotá en Septiembre de 1809; Venezuela en Abril de 1810; Chile se había declarado en estado revolucionario en 16 de Julio de 1810. Y mientras estos hechos ocurrían en las provincias de América, algunos representantes de ella solicitaban auxilios de los Estados Unidos, Francia é Inglaterra, y otros acudían á las Cortes de Cádiz para pedir leyes protectoras y clemencia.

En 2 de Enero de 1811 los diputados Quintana, Morales y Pérez propusieron á las Cortes, y de ellas obtuvieron, que éstas dedicasen dos días á la semana para discutir los asuntos de Ultramar. Así se aprobaron siete proposiciones. Una referente á la igualdad de representación parlamentaria de América y la Península; la segunda, favorable á la libertad de cultivos; la tercera, acerca de la supresión de los estancos; la cuarta, relativa á la libertad de explotación de las minas de azogue; la quinta, aprobada por aclamación, decía: «los americanos, así españoles como indios y los hijos de ambas clases, tienen igual opción que los españoles peninsulares á toda clase de empleos y destinos.» Las proposiciones sexta y séptima concernían también á empleos que se reservaban á los indígenas americanos. Una octava proposición, favorable á la restitución de los jesuítas á las provincias de América, fué desechada.

En el mismo mes de Enero de 1811, las Cortes, á petición del diputado por el Perú D. José Inca Yupanqui, expidieron un decreto para «que los virreyes y los presidentes de las Audiencias de América atendiesen y protegieran con suma escrupulosidad á aquellos indígenas y cuidaran de que no fuesen molestados ni afligidos en sus personas y propiedad ni perjudicados en manera alguna en su libertad y privilegios.»

Pocos meses después, las Cortes, á petición del diputado puertorriqueño D. Ramón Power, votó un llamamiento á la Regencia para que fuese derogada sin pérdida de tiempo una Real orden en que se habían concedido facultades excepcionales al capitán general de la pequeña Antilla.

Siempre las Cortes dispuestas á satisfacer las reclamaciones de las provincias ultramarinas. En 11 de Marzo de 1812 fué aprobada la Constitución por 184 diputados, de los 204 que constituían la Asamblea. En ese Código, que será por todos los siglos un timbre de gloria para España, quedaron reconocidos iguales derechos, ci-

viles y políticos, de españoles y americanos, la soberanía de la Nación, formada por las provincias ultramarinas y las europeas españolas, la libertad de imprenta, la abolición de los señeríos, la supresión del tormento: por la Constitución, España no tenía colonias, ni factorías, ni dependencias: estaba constituida en 1812 por 25 millones de individuos, repartidos entre 15.000 leguas cuadradas europeas, 14.640 leguas cuadradas asiáticas y 468.460 leguas cuadradas americanas.

Pero todavía en 9 de Noviembre de 1812, las Cortes, á petición de los diputados americanos Castillo Olmedo, Ostolaza y Larrazabal y los peninsulares Toreno y Gallejo, votaron un decreto, es decir, una ley para abolir las mitas y otras cargas que pesaban sobre los indios y repartir entre éstos algunos terrenos y otros beneficios. La ley citada dice así:

«Las Cortes generales y extraordinarias, deseando remover todos los obstáculos que impidan el uso y el ejercicio de la libertad civil de los españoles de Ultramar, y queriendo asimismo promover todos los medios de fomentar la agricultura, la industria y la población de aquellas vastas provincias, han venido en decretar y decretan:

Primero. Quedan abolidas las mitas ó mandamientos ó repartimientos de indios y todo servicio personal que bajo de aquellos ú otros nombres presten á los particulares, sin que por motivo ó pretexto alguno puedan los jueces ó gobernadores destinar ó compelir á aquellos naturales al expresado servicio.

Segundo. Se declara comprendida en el anterior artículo la mita que con el nombre de FALTRIQUERA se conoce en el Perú, y, por consiguiente, la contribución Real aneja á esta práctica.

Tercero. Quedan también eximidos los indios de todo servicio personal á cualesquiera corporaciones ó funcionarios públicos ó curas párrocos, á quienes satisfarán los derechos parroquiales como las demás clases.

Cuarto. Las cargas públicas como reedificación de casas municipales, composición de caminos, pueblos, etc., etc., se distribuirán entre todos los vecinos de los pueblos, de cualquiera clase que sean.

Quinto. Se repartirán tierras á los indios que sean casados ó mayores de veinticinco años, fuera de la patria potestad, de las inmediatas á los pueblos que no sean de dominio particular ó de comunidades; mas si las tierras de comunidades fuesen muy cuantiosas con respecto á la población del pueblo á que pertenecen, se repartirá cuando más hasta la mitad de dichas tierras, debiendo entender en todos estos repartimientos las Diputaciones provinciales, las que designarán la porción de terreno que corresponda á cada individuo, según las circunstancias particulares de este y de cada pueblo.

Sexto. En todos los colegios de Ultramar donde haya becas de merced, se proveerán algunas en los indios.

Séptimo. Las Cortes encargan á los virreyes, gobernadores, intendentes y demás jefes á quienes respectivamente corresponda la ejecución de este decreto, su puntual cumplimiento, declarando que merecerá todo su desagrado y un severo castigo cualquiera infracción de esta solemne determinación de la voluntad nacional.

Octavo. Ordenan finalmente las Cortes que comunicado este decreto á las autoridades respectivas, se mande también circular á todos los Ayuntamientos constitucionales y á todos los curas párrocos para que, leído por tres veces en la misa parroquial, conste á aquellos dignos súbditos el amor y solicitud paternal con que las Cortes procuran sostener sus derechos y promover su felicidad.

Lo tendrá entendido la Regencia, y dispondrá lo necesario á su cumplimiento, mandándolo imprimir, publicar y circular.»

Mientras se acordaban y dictaban esas disposiciones, la Regencia, en la que figuraba entonces el americano D. Joaquín Mosquera y Figueroa, tenía noticia de los tratos en que estaban entonces algunos llamados representantes de América para proveerse de medios con que combatir á la Metrópoli, conocía los acuerdos antiespañoles de un Congreso de insurgentes reunido en Caracas, sabía cuáles eran los planes de Simón Bolívar y lamentaba la actitud imprecisa de casi todas las provincias americanas.

POLITICA

LA GUERRA DE 1914-15

Continúa la guerra asoladora que empezó en los primeros días del mes de Agosto de 1914; pero indudablemente comienza á dibujarse en el horizonte político los primeros indicios del crepúsculo de la paz.

La paz vendrá por agotamiento de uno de los dos grupos de combatientes: los austriacos y turcos, si bien han servido á Alemania para distraer fuerzas de los aliados anglofrancorrusos, han consumido, y gastan actualmente, una gran parte de las grandes reservas de todas clases que había acumulado Alemania para esta guerra; y precisamente en los tres países convenidos, Alemania, Austria y Turquía, comienzan á faltar hombres para reforzar las líneas de combate, materiales para construcciones militares, municiones de guerra, artículos de subsistencias y oro para adquirir lo que puedan necesitar, ya que el crédito fué víctima de los primeros cañonazos disparados contra serbios y belgas.

La reserva en oro por la cantidad de muchos millones de libras esterlinas que Alemania previsoramente había acumulado para el enaltecimiento de la Casa Hohenzollern en la guerra cautamente preparada contra Francia y Rusia, hubiera bastado y aun sobrado para Alemania sola; pero repartida entre los tres Estados centrales confederados para la guerra, está á punto de agotarse; mientras que las naciones aliadas, Francia, Inglaterra y Rusia, dos de ellas riquísimas, han concertado sus recursos y medios para ampliarlos y utilizarlos combinadamente. Y es inútil que Alemania, Austria y Turquía traten de ocultar sus dificultades para atender

á los servicios de la guerra y á las necesidades de sus respectivas poblaciones, porque de diversas partes—de Holanda, de Dinamarca, de Suecia, de Noruega, de Suiza—se reciben detallados pormenores que revelan la angustiosa y precaria urgencia con que aquellos tres países guerreros piden auxilios para la alimentación de la población civil, las manufacturas y las industrias de sus respectivas naciones

Es indudable que Alemania se ha equivocado profundamente al desconocer la fuerza de las demás naciones, y creer que podría establecer por sorpresa su hegemonía sobre toda Europa; pero su mayor error ha consistido en asociar á su causa á Austria y Turquía, porque esos dos países, quebrantados, decrépitos, desmoralizados, ruinosos, le han restado mucha más fuerza de la que han podido darle.

La situación de Austria, después de su retirada ante los ejércitos de Serbia y de Rusia; después de la publicación de su «Libro encarnado», en el que claramente demuestra que preparaba la guerra europea de acuerdo con Alemania, y después de sus gestiones cerca de Rumanía, para ceder á ésta la Transilvania, á cambio de la neutralidad del Gobierno de Bucarest, es deplorable; y la situación de Turquía, después de su costoso é inútil intento de cegar el Canal de Suez, no sólo es lamentable: es vergonzosa. Y Alemania, por su parte, con su declaración de bloqueo de las costas inglesas, demuestra que ha perdido la serenidad.

Los aliados de un lado y de otro acumulan numeroso material de guerra. La Primavera próxima, desde los primeros días de Marzo, será señalada por un recrudecimiento espantoso y horrible de la guerra en la tierra, en el mar y en el aire.



La guerra, hasta ahora, había podido tener algo de caballeresca, aun en la barbarie, y algo de gallardía, de

gentileza y de valerosa arrogancia, sin dejar de ser brutal; pero desde la actual guerra de topes, de escondrijos, de asechanzas de traiciones, de mentiras, de asesinatos de niños, mujeres y ancianos, porque los hombres vigorosos están en las trincheras, y de destrucción de ciudades abiertas, destrucción hecha por bombas lanzadas impunemente desde lugares escondidos, en parajes distantes algunos kilómetros del punto atacado, la guerra, hasta para sus más benignos partidarios, hasta para los que de ella hacen un oficio y un medio de seguras granjerías, ha quedado escuetamente convertida en una ferocidad, compuesta de traiciones, bajezas y actos horribles, inhumanos y repugnantes.

La vida sin ideales no es posible para la Humanidad, que por el desdoblamiento de sus células nerviosas durante muchos siglos de lucha con las fuerzas inconscientes de la Naturaleza, ha adquirido la aspiración de lo justo, de lo bueno y de lo bello; pero ¿qué ideales pueden tener esos pueblos donde los gobernantes sólo han preparado masas de combatientes que ciegamente luchan para lograr la hegemonía de un príncipe, de una Casa reinante, ó de un gremio que ha sabido hacerse poderoso, por medio de una educación amañada durante cerca de media centuria?

De esperar es que la guerra actual concluya antes del próximo Verano, aunque sea por agotamiento de algunos ó de todos los combatientes.

M. R.-N.

NUESTRO COMERCIO EN AMERICA

El actual estado de guerra en que se hallan las principales naciones europeas parece que va influyendo algo en la característica apatía de nuestros elementos productores, que por la imposibilidad de traficar con los países

americanos en que se ven aquéllas, anímanse á ganar mercados en el nuevo Continente, y, sobre todo, á aumentar el volumen de las mercancías que allí acostumbra enviar al presente.

Claro está que quien mayor provecho obtiene de la guerra, mejor dicho, de la anormal situación de los grandes países productores centroeuropeos, en estos días, es la América del Norte, que desde el principio de la actual contienda empezó á desarrollar iniciativas y formidables recursos económicos en favor de su producción, á fin de que ésta substituyera á la de Europa.

Ese afán de competencia no se limita á productos de la industria mecánica solamente; refiérese, ó, por lo menos, quiere abarcarlo todo, y una de tantas cosas suyas que quieren introducir en tierra hispanoamericana son los vinos, eso que debe ser algo peculiar nuestro, mientras no lo sea de los mismos países suramericanos, donde, como es sabido, comienza á producirse vino en mayor escala de día en día.

Recientemente, los periódicos y revistas de los Estados Unidos de Norteamérica han dedicado no poco espacio á aconsejar á los productores de California hagan esfuerzos para conquistar los mercados en que, hasta ahora, los vinos europeos ocuparon lugar preeminente.

Véase, pues, la suma importancia que tiene el que el comercio español procure ganar terreno en los mercados de allende el Atlántico, y, sobre todo, que nuestros Gobiernos les presten las facilidades necesarias—las de comunicaciones marítimas principalmente—, para lograr tal objeto.



Y á propósito de nuestro comercio con América, recordamos haber leído en el «Boletín del Centro de Información Comercial del Ministerio de Estado», publicación interesante y autorizada en materias comerciales, da cuenta de la instalación de una oficina de productos es-

pañoles en Lima, mediante la cual dice que el comercio español podrá obtener nuevos rumbos en el Perú, toda vez que nuestros fabricantes y productores tendrán una nueva forma de relación comercial, que les pondrá en condiciones de poder realizar buenas negociaciones con las casas importadoras de aquella República.

A este efecto publica una correspondencia suscrita en Lima, y cuya reproducción ruega á la Prensa por juzgarla interesante á los productores españoles, y la cual dice lo siguiente :

«La casa P. Moragas, de Barcelona, cuya oficina central está instalada en la calle de Tamarit, 181, entresuelo, 1, ha venido estudiando desde varios años los mercados de las principales plazas de la costa del Pacífico, en el terreno práctico de ofrecer las principales mercaderías y manufacturas españolas, hasta que la necesidad de regularizar el negocio ha motivado el que, poniéndose de acuerdo con los conocidos españoles Sres. Luis G. Fábrega y José María Garriga, han instalado una oficina de productos españoles en la calle Aparicio, 108, con toda la elegancia, viniendo á llenar un vacío que se hacía sentir mucho.

Desde el punto de vista patriótico tiene una significación muy grande el esfuerzo y sacrificio de organizar un negocio de esa índole, si se tiene en cuenta que el comercio español tiene que luchar con los similares de otras nacionalidades, sobre todo con los productos italianos, ya que éstos tienen la ventaja de que tienen un propagador en cada colmado, pues la mayoría de los dueños de estos establecimientos son de la citada y activa nacionalidad.

Otro de los inconvenientes mayores que sufría el comercio español, era la nulidad que representaba para muchos productos la simple presentación ó exhibición de los mismos durante el corto espacio de tiempo de que disponían los viajeros en sus jiras comerciales. Hay ciertos artículos que, por su índole y condición, requieren una propaganda activa, constante, tenaz y persuasiva, y ello sólo se obtiene con la constancia de un tiempo indeterminado, que es lo que se proponen hacer los Sres Fábrega y Garriga en adelante.

Otros artículos absorben más tiempo del que puede disponer el agente viajero para poder introducir respetablemente la mercadería que representa, y el éxito depende,

principalmente, de la continuidad que del mismo se hace en sus ofrecimientos.

Son muchos los artículos que, aunque la introducción de los mismos en un mercado significa un buen negocio para el productor ó el fabricante, no es un negocio eficaz si depende de la propaganda que vayan á realizar los agentes viajantes, ya que los gastos son superiores á la ganancia, como, por ejemplo, el negocio de libros. El Perú compra una buena cantidad de libros á España, pero no es lo suficiente para permitir á las casas editoriales el que manden uno de sus representantes.

Todas estas insuficiencias, todos estos inconvenientes desaparecen desde este momento, en que de una manera oficial se ha inaugurado una oficina de productos españoles en Lima, al frente de la cual están dos personas conocidísimas en Lima y conocedoras del mercado, para trabajar como se merece la bondad y la calidad de los productos españoles.

El acto de la inauguración tuvo lugar el día 18 del presente Octubre, con una solemne bendición del local, corriéndolo á cargo del reverendo Padre Vélez, agustino, la ceremonia religiosa. Entre los concurrentes, asistieron el ministro de España, el señor cónsul, que es un gran propagandista del comercio español y sus productos, varios comerciantes de alta representación, varios religiosos españoles de distintas Órdenes, distinguidas señoritas, todos los cuales fueron obsequiado con pasteles, champagne, habanos y recordatorios de la fiesta, de la que todos guardan grato recuerdo.

Los periódicos de Lima han dado una reseña de la fiesta, y alguno de los ilustrados mandó á su redactor fotógrafo. Como siempre, se ha distinguido el gran diario limeño «La Unión», al dar una extensísima información del acto inaugural de la oficina de productos españoles, pues este diario no deja perder ninguna ocasión en que pueda manifestar siempre el afecto que siente por España y sus hombres.

Cuando pensamos en la inutilidad de ciertas organizaciones, que no han tenido otro efecto que el malgastar sumas fabulosas para no hacer nada, sentimos la satisfacción de poder augurar grandes ventajas para el comercio en general, sobre todo con el Perú, donde existe una oficina que vendrá á ser la embajada comercial de España en territorio peruano; y á la labor heroica y de lucha para competir con los demás productores podemos añadir la labor patriótica que

esta oficina podrá realizar, ensalzando siempre el buen nombre de España, dando á conocer sus hombres, su ciencia, sus industrias y su producción en general.

Estas son las instituciones que el ministerio de Relaciones Exteriores ó de Fomento debiera apoyar incondicionalmente, puesto que llevan á la práctica aquella propaganda que todos convenimos en que es necesaria hacer con el trabajo y la constancia que se necesita, á fin de levantar el buen nombre de España, conquistando nuevos mercados, desarrollando el comercio donde estuviere establecido, proclamando la bondad de nuestros artículos y la calidad de los mismos, etc., etc.

Ya lo saben, pues, los productores, los fabricantes y los comerciantes en general. En Lima tienen una oficina de información para toda clase de negocios en el Perú.

Pueden dirigirse al Apartado de Correos 530 sin ninguna reserva, á nombre de los Sres. Luis G. Fábrega y José María Garriga, con la seguridad de que serán atendidos como correspondan.»

LA GUERRA NAVAL

Así se intitula un pequeño volumen de la Colección de Manuales de Ciencia y Literatura que publica la «Cambridge University Press», en Londres, y que traducido al español del inglés por el teniente coronel de Ingenieros de la Armada D. Juan de Goitia y Gordia, ha visto la luz en Barcelona.

Este libro está escrito por un hombre civil, J. R. Thursfield, pero que entiende de asuntos navales más que la generalidad de los que forman parte elevada de la Marina británica; tanto es así, que goza fama de ser uno de los publicistas más eminentes del Reino Unido en tal materia.

Si dijéramos que «La guerra naval» es un librito lleno de originalidad, estamparíamos una exageración pletórica de benevolencia hacia su autor, toda vez que la bibliografía naval sólo en Inglaterra alcanza proporciones de

la mayor importancia, y á más de ella, constituyen por sí solos los libros del célebre almirante americano Mahan el valor científico que pudiera representar toda una biblioteca dedicada á cuestiones marítimas: tal es la magnitud de la cultura y la potencia mental de tan ilustre marino. Pero no obstante eso, la obrita de mister Thursfield tiene un gran valor instructivo, por lo mismo que ofrece singular interés su lectura, y una profusión de ideas y enseñanzas sumamente útiles á los ciudadanos de todos los países que tienen costas marítimas.

Excusado es encarecer, por tanto, lo mucho que su contenido nos debe importar á nosotros los españoles, para quienes el «sea-power» (dominio ó poder naval) (1) debe ser materia de constante estudio y preocupación, lo mismo que en la mayoría de las naciones hispanoamericanas, algunas de las cuales tuvieron ocasión de apreciar prácticamente lo que significa el poder naval á raíz de su independencia, en los comienzos del siglo anterior, así como también en sus luchas de unas contra otras, Chile, de una parte, y el Perú y Bolivia, de otra, en 1879, ó en las fratricidas, cual la de Chile, en 1892, entre los partidarios del dictador Balmaceda y los constitucionistas.

En todo momento se ve la influencia que en las lu-

(1) Los Sres. D. Valentín Fuentes López y D. Jesús Cornejo Carvajal, traductores de la notable obra *Importancia del dominio marítimo en las campañas terrestres desde Waterloo*, del mayor C. E. Callvell, dicen: La traducción literal de *sea power* es «poder del mar», que resulta sin significación precisa, completamente anfibológica. En nuestro concepto, la frase inglesa tiene dos interpretaciones diferentes, aunque una de ellas sea consecuencia de la otra. Según la primera, *sea-power* es, á la vez, potencia industrial de una nación, vigor comercial, personalidad internacional, factores que se revelan potentemente en sus naves comerciales y de guerra. Según la segunda, inexacta é impropia, no es más que la potencia marítimomilitar medida por la importancia de sus escuadras.»

Sin embargo, esta última acepción es la que prevalece.

chas y destinos de los pueblos ejerce su vida marítima, y, por consecuencia, el poder naval que de la misma suele derivarse, y más especialmente que á ninguna otra nación del mundo que no sea Inglaterra, le afecta á nuestra España el «sea-power» en toda la extensión del significado que esta palabra inglesa tiene, si se considera la extensión de nuestras costas, tanto en el litoral cantábrico como en el atlántico y mediterráneo; la necesidad de sostener la comunicación é influencia permanente en el norte de Africa y las relaciones comerciales y sociales con América, y, por último, la personalidad cultural y de raza que en esta misma Europa debemos mantener.

De ahí la importancia que al desarrollo del tema sobre alianza naval y marítima hispanoamericana concede el Centro de Cultura, y los estudios que á los asuntos parciales ó directamente relacionados con el mismo dedican á cada paso varios de sus miembros, cual puede apreciarse, por cierto, en el presente número de esta Revista, en que se hace referencia á los trabajos de los Sres. Fuga y Palomo acerca de submarinos y construcción de escuadra, respectivamente.

Y da esa importancia á tal tema porque coincide con Mahan, quien, á su vez, entiende por dominio del mar, no sólo el progreso que acrecienta el poder productor de las naciones y el cambio de productos entre los pueblos mediante las naves que cruzan aquél, sino que al fijar su pensamiento en la fuerza de una nacionalidad determinada, mide su vigor, su prepotencia actual, su influjo en los destinos humanos, por su capacidad para el cambio, por su potencia para el transporte del trabajo, por la fuerza naval que desempeña esta función, que son las naves comerciales, y también por los buques de guerra que defienden la continuidad y crecimiento de aquella expansión de vida, y son, á la par, garantía de independencia patria.

Por algo decía hace años, con videncia profética, don Monasterio de La Rábida UNIA

Manuel Andújar en su prólogo á la obra de Callwell, citada en la nota precedente, que «sin poder naval no pasaremos al norte de Africa; toda ilusión de solidaridad con las naciones suramericanas de nuestra raza se desvanece, y un aplastamiento instantáneo y sin choque, producido por cualquier potencia agresora, con pérdida de nuestros archipiélagos y desgarramientos horribles de nuestros litorales del NO. y del Estrecho, serán las tristes consecuencias si el poder naval no se crea en nuestra patria y la escuadra no se construye».

Ahora bien: las palabras del párrafo que antecede, que parecen inspirarse en esa afirmación tan repetida por las mayores autoridades de las cosas de Marina, de que quien es dueño del mar lo es de la tierra, no deben entenderse como exhortación á entregarse irreflexivamente á construcciones navales que supongan la ruina de un país. Claro está que sin barcos no hay poder naval imaginable; pero, como dice el comentarista de Thursfield, Mr. C. L. Ottley, en todos los casos y en todas las épocas, el factor moral domina y prevalece sobre el material, el «animus pugnandi», el deseo tenaz de habérselas con el enemigo en «cualquier artefacto que flote» constituye el arma más transcendental; es decir, que cuando predomina ese espíritu pueden vencerse todas las dificultades, y cómo sin él, la coraza más gruesa, los cañones de mayor potencia destructora se reducen á la hora del combate á la categoría de material de desecho; que viene á ser, sintetizado heroicamente, lo afirmado en aquella sublime y tan española frase de Méndez Núñez, de que «más vale honra sin barcos que barcos sin honra».

Libritos como «La guerra naval», dedicados á divulgar enseñanzas referentes á todos los grandes problemas que agitan á la opinión pública de un país y que preocupan ó deben preocupar á sus elementos directores, debieran popularizarse ampliamente, á fin de crear la conciencia necesaria en el pueblo si éste ha de ser propia-

mente tal y no un rebaño panúrgico á merced del último charlatán indocumentado que le dirija la palabra y lo lieve dondequiera.

Crear opinión equivale á tanto como difundir educación política y cómo se contribuye á esto con pequeños volúmenes cual el de que hablamos, se muestra con la transcripción de uno de sus párrafos, que si bien escrito para el pueblo inglés, viénele como de molde al nuestro también. Dice así:

«La prudencia más elemental exige imperiosamente la necesaria salvaguardia contra males de tan suprema importancia—los que se derivarían en Inglaterra de una derrota naval—, y en primer término esa salvaguardia debe fundamentarse en la cultura popular. Los destinos de este Imperio, para bien como para mal, está en manos del pueblo. Aunque todos los amantes del orden y de la libertad contemplarán con satisfacción sincera haya tornado al pueblo la influencia política, las personas reflexivas al punto advertirán que una multitud sin instrucción rara vez acierta en su acción colectiva. Si la responsabilidad ministerial se ha limitado, la de cada uno de los súbditos de S. M. ha aumentado proporcionalmente y de modo enorme; más que en otros tiempos, incumbe hoy día al soldado raso del elemento civil el pertrecharse de los conocimientos necesarios para poder hacer constar su voto con discernimiento.»

ROBERTO DE GALAIN.

VARIEDADES

LA EVOLUCIÓN DEL SUBMARINO

EXTRACTO DE LA CONFERENCIA EXPLICADA POR EL EXCMO. SEÑOR D. CAYO PUGA EN EL CENTRO DE CULTURA HISPANOAMERICANA EN LA NOCHE DEL DÍA 27 DE ENERO DE 1915.

«Señoras y señores :

Aunque parezca extraño que en un Centro de paz y de fraternidad como éste, se hable de submarinos, que son elementos de guerra y de odios, yo voy á tratar de esos medios de combate, para complacer al Sr. Presidente, cuyos deseos son órdenes que con gusto cumplimos todos los individuos del Centro de Cultura.

William Bourne (año 1578).

La primera tentativa para construir un bote que pudiese permanecer y moverse debajo del agua, se debe á William Bourne, que la puso en práctica el año 1578.

Construyó un bote con dos cubiertas perfectamente calafateadas para evitar las entradas de agua : en la cubierta superior dejó una escotilla de entrada que podía cerrarse desde dentro ; la inferior servía para limitar un espacio semejante al doble fondo que hoy se emplea en casi todos los buques. Construyó en la parte central del buque dos tabiques que tenían una forma sensiblemente igual á la del costado : estos tabiques no estaban fijos, sino que podían deslizarse apoyándose sobre las dos cubiertas y dos mamparos transversales : para conseguir este deslizamiento se utilizaban unos grandes tornillos que se movían desde el interior ; para impedir las filtraciones del agua por las superficies de contacto de unos y otros mamparos se recubrían de cuero perfectamente engrasado ; el costado del buque estaba perforado en forma conveniente, y, por último, le dotó de un palo de madera hueco.

Nada se conoce respecto á los experimentos que se hubiesen hecho con el aparato descrito; esto permite suponer que no llegaron á realizarse. Pero debemos reconocer que el procedimiento para la inmersión era ingenioso y que se sacaba todo el partido posible de los escasos recursos que la industria de aquellos tiempos ponía á disposición de los inventores. El procedimiento para el descenso lo veremos reproducido, bajo otra forma, en submarinos mucho más recientes.

Drevel (1620).

Refieren algunos que paseando por las orillas del Támesis el físico holandés Drevel con otro amigo suyo, se distraían presenciando cómo unos pescadores, desde un bote, sacaban del fondo del río las cestas que allí habían calado para capturar peces. Observó el amigo de Drevel que cuando los pescadores tescaban la cuerda para suspender la cesta del fondo, el bote se sumergía en parte; y, por el contrario, cuando largaban ó aflojaban la cuerda, el bote recobraba su posición normal. Discurriendo éste sobre ello, dedujo que ese mismo efecto podría conseguirse con los remos, y que si un bote se lastraba de modo que estuviese casi sumergido, se le podría obligar á una inmersión completa. Confiado en su razonamiento, y para comprobarlo experimentalmente, preparó dos embarcaciones de madera, que exteriormente estaban completamente revestidas de cuero engrasado, para evitar toda entrada de agua. Los remos pasaban por unos agujeros practicados en el costado, y se impedía la entrada del agua por medio de unos manguitos, también de cuero, que se clavaban al remo y al costado. Se dice que cargado el bote con lastre suficiente y con las personas que se embarcaron en él, quedaba casi sumergido, y que en este estado, con la acción de los remos, consiguió la inmersión completa.

Lo más que se puede admitir es que navegase descubriendo una pequenísima parte de su cubierta superior; la pequeña ola que se produciría en su proa al avanzar, lo ocultaría por completo durante algunos momentos á las miradas de los que lo observaban, y esto, unido á que los remos no se veían, fué causa de la gran importancia que se dió á la experiencia y de las exageradas versiones que se hicieron. Alguno llegó á afirmar que debajo

del agua se estaba perfectamente, pues había estado remando durante varias horas á una profundidad de tres ó cuatro metros, sin experimentar la menor fatiga.

Se dijo que para purificar el aire dentro de la embarcación, se utilizaba un líquido, que su autor llamaba quintaesencia del aire, y del cual unas cuantas gotas eran suficientes para que los tripulantes respiraran un aire tan puro como el de las más altas montañas.

De estas embarcaciones no se encontró dibujo. Se dió una gran importancia á los ensayos y se forjaron mil fábulas respecto á ellas, y como muestra oíd lo que el año 1648, esto es, veinte años después del ensayo, se escribía respecto á estos botes:

«Todo hace suponer que la generalización de estos botes creará una raza de hombres que vivirán respirando un aire menos puro que el que se disfruta en la tierra. Las ventajas que estos aparatos pueden proporcionar á las naciones, no es fácil definir las. En el orden privado, un hombre podrá trasladarse á cualquier parte del mundo sin ser visto y sin que nadie le moleste; estará seguro contra las tempestades, que no alteran el mar á más de cinco ó seis pies de profundidad; no tendrá que temer á piratas, ni á ladrones, ni á los hielos que cierran el camino del Polo. Serán de gran utilidad contra naves enemigas, que se podrán minar y volar; servirán de gran recurso para socorrer á una plaza bloqueada, conduciendo invisiblemente los elementos que necesite. Se podrán explorar los mares, los pasos subterráneos y las cavernas; estudiar las costumbres y vida de los peces, atrayéndolos con luces; la pesca será muy importante para los tripulantes de estos botes, porque de ella extraerán el aceite para su alumbrado y la carne para su nutrición; el agua dulce la recogerán de los manantiales que existen en el fondo del Océano. Pero lo más importante de todo será el descubrimiento y captura de todas las riquezas naufragadas y de otras que nacen en el mar, como perlas, coral y minas. En estos buques podrán residir colonias de hombres que, por haber nacido allí, no tendrán conocimiento de la tierra, ni querrán subir á ella por el temor que les inspiraría un mundo desconocido.»

De Son (1653).

El año 1653, De Son, nacido en Francia, construyó en Monasterio de La Rábida UNIA

Rotterdam una embarcación que causó gran sorpresa por lo extraño de su aspecto. Su autor no fué parco en promesas al hablar de su invento. Aseguraba que en un solo día podría destruir 100 buques; que en viaje de ida y vuelta desde Rotterdam á Londres no emplearía más de veinticuatro horas; que en seis semanas llegaría á las Indias orientales; que recorrería los mares con la misma rapidez que el ave surca los aires; que ni el fuego, ni las tormentas, ni las balas enemigas podrían detenerlo. Cierto es que á todo esto agregaba: «A menos que Dios disponga lo contrario». Para él no había buque seguro aunque se ocultase en el puerto, porque allí iría él á destruirlo, en la seguridad de no ser apresado sino por una traición, y aun en ese caso nadie más que él podría gobernar su nave.

Con todas estas promesas y el propósito de realizarlas construyó, pues, su bote: era toda la construcción de madera, con refuerzos interiores de hierro, y para mayor solidez y como medio ofensivo, una gran viga lo consolidaba en sentido longitudinal.

Los extremos de proa y de popa constituían un verdadero depósito de aire, que permitía á la dotación permanecer debajo del agua tres horas.

En el centro del bote estaba instalada una gran rueda, que recuerda las de paletas que usan aún muchos buques: para moverla instaló el inventor un aparato de relojería, cuya acción duraba ocho horas.

Terminada la embarcación se dispusieron las pruebas, á las que acudió un numeroso público. Muy confiado su autor, preparó todo para navegar, primero sobre la superficie; pero la rueda, que en el aire se había movido de un modo regular y rápido, cuando estuvo sumergida en el agua se quedó completamente parada; esto causó al autor gran sorpresa, y lo desconcertó en forma tal, que abandonó los ensayos. Por falta de recursos no pudo reformar su aparato y se limitaba á exhibirlo por una módica retribución. La explicación de su falta de éxito es muy sencilla: si consideramos como 1 la resistencia que la rueda sufría funcionando en el aire, la que tenía que vencer en el agua era unas 770 veces mayor, y, por lo tanto, muy superior á la energía que podía desarrollar el resorte de relojería.

Sin embargo de su fracaso, todos reconocen que De Son tiene el mérito de haber sido el primero en preocu-

parse de un aparato para mover una embarcación semi-submarina.

Symon (1747).

Transcurrió casi un siglo sin que nadie se ocupase de la navegación submarina, y en 1747, Symon experimentó en el Támesis un submarino de su invención. Consistía en una embarcación de las comunes y usuales en el río, que cerró con una cubierta perfectamente calafateada para evitar toda entrada de agua en el interior. En el fondo practicó una serie de agujeros, á los que se adaptaban unos sacos de cuero engrasados y muy flexibles.

El procedimiento que usó para el descenso y ascenso es en principio el mismo que se emplea en los submarinos modernos: los sacos de cuero son hoy depósitos de hierro, y la presión muscular para la expulsión del agua está reemplazada por la del aire comprimido.

Day (1773).

El súbdito inglés Day, carpintero de ribera, hizo distintas experiencias en algunos modelos de botes, y en el año 1773 consiguió convertir uno de ellos en un aparato de inmersión. La prueba ó ensayo tuvo lugar en el puerto de Farmouth. Se sumergió á nueve metros de profundidad, permaneció algún tiempo debajo del agua y reapareció sin el menor contratiempo.

Este éxito impresionó al inventor y al numeroso público que lo presenció, dando lugar á que varios amigos de Day se asociasen con él para continuar los ensayos. Adquirió una embarcación de 50 tons, que preparó para experiencias en mayor escala.

Practicó en Plymouth un ensayo, y en vista del buen resultado que se obtuvo, se propuso repetirla en aguas más profundas.

El día 20 de Junio de 1744 todo estaba dispuesto; conservaba el buque una gran flotabilidad, y bajo la dirección del inventor se aumentó el lastre, se cerró la escotilla y se sumergió en un lugar de 40 metros de fondo. Para dar cuenta de cualquier accidente, llevaba la embarcación unas boyas de diferentes colores, que los tripulantes podían desprender á su voluntad; pero el tiem-

po transcurrió sin que ninguna de ellas se hiciese visible. Con gran ansiedad se esperó algún tiempo en la esperanza de que el buque surgiese á la superficie, hasta que se adquirió el convencimiento de que había ocurrido una irreparable desgracia.

Se admite como cierto que la escasa resistencia de la construcción de madera para soportar la presión de una columna de agua de 40 metros de altura, determinó el accidente.

Los trabajos para el salvamento del buque no dieron resultado y se abandonaron. Un célebre médico de Londres, que tuvo noticias del naufragio, confiando en el éxito de sus conocimientos, se trasladó á Plymouth, y consiguió interesar á varios particulares para que le facilitasen medios para intentar el salvamento.

Todo lo que se pudo conseguir, después de muchos trabajos, fué encontrar el buque en 40 metros de profundidad y á 275 del lugar en que se había sumergido; pero los temporales impidieron sacar el buque á la superficie.

Bushnell (1776).

Por las desavenencias surgidas entre Inglaterra y sus colonias de América, se declararon éstas independientes, é Inglaterra respondió á esta declaración con el bloqueo de los puertos del Atlántico.

Los graves perjuicios que esto causaba, y la falta de buques para oponerse y combatir á los de Inglaterra, indujeron á los mecánicos del país á pensar en el modo de atacar y destruir las naves inglesas en los puertos ó en la mar.

Bushnell pensó que si conseguía hacer explotar una carga de pólvora en los fondos del buque, éste quedaría destruído y la acción del bloqueo desaparecería ó quedaría muy debilitada. Desde luego comprendió que, para conseguir sus propósitos, era necesario:

Conducir la carga de pólvora hasta el buque enemigo, sin que éste se pudiese apereibir de tal intención.

Colocarla á la profundidad conveniente.

Que el operador pudiese retirarse antes de que tuviera lugar la explosión.

Iniciar la explosión á voluntad del operador.

Y disponer el bote submarino de modo que el tripu-

lante pudiese vivir en él todo el tiempo que exigía el ataque.

Después de haberse trazado este plan, hizo el proyecto de su bote.

En la parte inferior llevaba una válvula para admitir agua en el depósito; tenía dos bombas para expeler el agua; un barómetro de agua le servía para conocer la profundidad á que se encontraba, y una brújula le indicaba el rumbo.

En la parte superior tenía un sombrerete de bronce, en el que estaba la puerta de entrada; tres aberturas con sus tapas, pero de bastante diámetro para que se pudiesen pasar los brazos por ellas, y, por último, unas aberturas con cristales.

Cuando el bote estaba preparado con su piloto á bordo, quedaba casi sumergido, y para completar la inmersión bastaba abrir la válvula del fondo, que admitía el agua necesaria para esto. El bote llevaba un lastre de plomo desprendible de 90 kilogramos, asegurando así un rápido ascenso á la superficie en caso de necesidad. El aire que el bote contenía era suficiente para respirar durante treinta minutos.

La manera de funcionar la describe así el inventor:

Una vez cerrado el bote y lleno el depósito, quedará sumergido hasta que el agua exterior enrasara con la tapa de la escotilla de entrada; desde este momento podrá descender, permanecer á una profundidad que convenga, ó ascender á la superficie, utilizando para esto la hélice que está en la parte alta, y que, según se moviese en uno ó en otro sentido, haría subir ó bajar el bote.

Para marchar adelante ó hacia atrás tenía también una hélice, que se movía á brazo.

En la parte exterior, y sobre el timón, llevaba una caja llena de pólvora, y en la torre un berbiquí, que desde el interior se manejaba y servía para perforar el forro del buque y colocar en él un clavo, al que se amarraba el explosivo.

El propósito de Bushnell era llegar sin ser visto hasta las proximidades del buque enemigo, sumergirse, colocarse bajo el fondo del adversario, barrenar la madera del fondo, amarrar el explosivo y retirarse. La explosión debía tener lugar á los treinta minutos de haberse puesto en marcha el aparato de relojería que actuaba sobre el pistón.

Los primeros ensayos que se hicieron con esta embarcación hicieron concebir muy halagüeñas esperanzas, y el inventor decidió atacar á los buques que sostenían el bloqueo.

En la obscuridad de la noche preparó su bote, que, desde Nueva York hasta cerca de la escuadra enemiga, fué remolcado por dos embarcaciones. Desde allí se dejó arrastrar por una fuerte corriente que le era favorable y consiguió colocarse debajo de la fragata «Eagle», de 64 cañones. Intentó barrenar el fondo, pero no pudo conseguirlo, á causa, sin duda, de la dureza del cobre. Próxima la luz del nuevo día tuvo que desistir de su intento. Para ponerse á salvo necesitaba recorrer una distancia de cuatro millas, la marea le era favorable, y se alejó de la escuadra sin ser visto; pero fué descubierto por una patrulla que vigilaba y que trató de darle caza. Viéndose perdido, largó la caja de pólvora, con objeto de distraer á sus perseguidores y de facilitar su marcha. Los que le perseguían, al ver aquel nuevo objeto que flotaba, creyeron que se trataba de una burla sin importancia y desistieron de la caza que habían emprendido. La mina hizo explosión á su debido tiempo, y el bote consiguió llegar á lugar seguro.

Intentó otros ataques, pero también sin éxito. Se atribuyó esto á falta de experiencia de los pilotos; pero en realidad hay que convenir, dice la reseña, en que eran muchos los aparatos de que tenía que ocuparse un hombre solo.

Bushnel, por falta de recursos, abandonó sus trabajos.

Fulton (1801).

Nació Fulton en los Estados Unidos el año 1765. Los primeros pasos de su vida son algo oscuros: en situación no muy desahogada lo encontramos de aprendiz de joyero, y, después, en Filadelfia, dedicado á la pintura de retratos y de paisajes. Cuando consiguió reunir lo necesario para trasladarse á Londres para estudiar y perfeccionarse en la Pintura, lo hizo así; pero, en realidad, se dedicó al estudio de la mecánica industrial, y muy pronto adquirió en este terreno una buena reputación, obteniendo patentes de invención para el trabajo del lino, fabricación de cables y otras.

El año 1797 un compatriota suyo le aconsejó que se trasladase á Francia, y allí se trasladó.

Era Fulton un decidido pacifista: estimaba que la guerra era causa de la ruina y miseria de muchos seres y que era consecuencia de la opresión que las naciones poderosas ejercían sobre las débiles, imponiéndoles excesivos impuestos y el servicio militar. Firmemente convencido de la importancia que tenía el poder naval, temía que la creciente prosperidad de su país exigiese para su defensa una poderosa escuadra, y recelaba que este elemento de fuerza pudiera algún día oponerse á las instituciones republicanas de su patria y destruir su felicidad. Bajo estas impresiones, escribía en aquella época: «Dedico toda mi atención á descubrir el modo de destruir todas esas máquinas y medios de opresión.» Primero se dedicó al estudio de los explosivos contra los buques, y, después, al del bote submarino como medio de asegurar más sus propósitos.

Sus primeras experiencias las hizo en el Sena con un aparato destinado á lanzar bombas cargadas de pólvora por debajo del agua, á las que llamaba bombas submarinas. No coronó el éxito sus esfuerzos; pero sus ideas tuvieron partidarios que le proporcionaron bastantes recursos para continuar sus estudios y ensayos. Se dirigió al Directorio, ofreciéndole un bote submarino, y éste nombró una Comisión de Oficiales de Marina, que estudió la proposición y dió dictamen favorable á ella; pero, á pesar de esto, el ministro de Marina dió poca importancia al asunto. Sin desmayar por esta repulsa, insistió cerca del Directorio con una nueva proposición, acompañando un pequeño modelo de su invento, y ofreciendo además que obligaría á los ingleses á suspender el bloqueo de los puertos de Francia, que forzaría los puertos de la Gran Bretaña y cortaríá el tráfico con Londres. Esta proposición siguió la suerte de la anterior, y Fulton se trasladó á Holanda, en donde tampoco le acompañó la fortuna. Tres años después, se acercaba Fulton á Bonaparte. Este nombró tres personas para que le informasen, y autorizó la entrega de 10.000 francos para que se construyese el primer bote. Se dió principio á la construcción el año 1800, y se terminó el 1801. Se bautizó con el nombre de «Nautilus». Estaba construído de cobre, con armazón de hierro y con resistencia bastante para soportar una presión exterior correspondiente á

ocho metros de agua; la quilla era de plomo y deslizaba á voluntad del piloto; para ayudar á la exactitud de la inmersión llevaba dos timones horizontales; la torre de forma esférica está instalada en la proa: se proponía Fulton situarse debajo del buque enemigo, colocar el explosivo y producir la explosión.

Para navegar en la superficie, disponía de una vela plegable que le permitía avanzar en buenas condiciones de dos á tres millas por hora.

Para avanzar cuando estaba sumergido, empleaba una hélice que se movía á brazo, y que también la usaba para navegar en la superficie.

La primera experiencia se hizo en las proximidades del cuartel de Inválidos, en una profundidad de 7'50 metros. Se sumergió el bote, y arrastrado por una fuerte corriente, se alejó con gran rapidez del lugar en que se hallaba. La primera inmersión duró ocho minutos, y la segunda, algo más. La excesiva corriente deslució mucho la experiencia, porque el bote no podía navegar contra ella. Para evitar este inconveniente, decidió Fulton hacer su experiencia en el mar, y se trasladó á Brest; introdujo algunas modificaciones y mejoras, como un depósito de aire comprimido, para facilitar la respiración del piloto, y perfeccionó la caja explosiva. La Comisión que intervenía sus experiencias puso á su disposición un balandro para que lo atacase, y lo echó á pique.

Este fué el primer caso, que se realizó en Europa, de destruir un buque por medio de una mina submarina (Agosto de 1801).

El éxito fué completo. Su autor se propuso hacer algunas correcciones, y continuó sus pruebas, de las que la mejor consistió en recorrer 640 metros en siete minutos y regresar al punto de partida.

Propuso Fulton al prefecto marítimo de Brest el ataque á una fragata inglesa que bloqueaba el puerto; pero no le autorizó, porque consideraba tan reprobable ese medio de combatir al enemigo, que, á su juicio, tanto los que le empleasen como los que lo autorizasen, deberían ser ahorcados. Algunos comentaristas de estos sucesos dicen que se intentaron los ataques, y que los buques ingleses lo evitaron alejándose algo de la costa y manteniéndose en constante movimiento. Por último, el 5 de Febrero de 1804, el Gobierno francés comunicó á Fulton que rechazaba todas sus proposiciones.

Durante los ensayos que se hicieron en Brest, la opinión pública de Inglaterra se mostraba muy preocupada con las noticias que allí llegaban respecto á los destructores efectos que el invento podía producir. Se trató de este asunto en la Cámara de los Lores, y se supone que se hicieron proposiciones al autor. Disgustado Fulton por el proceder de Francia, se trasladó á Londres, y allí ofreció sus inventos. El primer ministro, seducido por ellos, ordenó que se estudiasen. Los comisionados se mostraron hostiles al inventor desde el primer momento. Los experimentos se hicieron con buen resultado, entre ellos la voladura del bergantín «Dorothy» (1805), que presenciaron, entre otros, Pitt, el almirante Holloway y mister Sidney Smith; pero, á pesar de esto, no se acogió con gran entusiasmo la idea. El primer lord del Almirantazgo, almirante Saint Vincent, reconoció las terribles consecuencias que de este invento se podían obtener; pero se manifestó abiertamente opuesto á su adopción, y decía: «Pitt es el mayor de los locos patrocinando un sistema de guerra marítima «que no necesitamos adoptar los que estamos en posesión del dominio del mar, » y que si se generaliza y acepta, podría privarnos de él.» Dícese que después de los experimentos se propuso á Fulton que desistiese de trabajar sobre este asunto, y que se le ofreció en compensación una importante suma; pero Fulton la rechazó, y sólo aceptó que se abonasen los gastos que había hecho. Regresó á América el año 1806, y el 1810, el Congreso de los Estados Unidos le concedió 5.000 pesos para que continuase sus trabajos.

Empezó la construcción de un nuevo modelo cuya principal característica era el estar movido por una máquina de vapor; pero la muerte le sorprendió sin haber terminado su nuevo aparato.

Bauer (1850).

El año 1850, la escuadra dinamarquesa bloqueaba las costas germanas. Un oficial de Artillería bávaro llamado William Bauer, tratando de evitar el estrago y ruina que el bloqueo causaba, ideó construir un submarino. Algunos de sus conciudadanos, convencidos de la posibilidad de conseguir tal propósito, lograron que en uno de los astilleros de Kiel se construyese el submarino, que se bautizó con el nombre de «buzo marino».

La inmersión se efectuaba admitiendo el agua hasta

que la cubierta enrasaba con la superficie del mar; esto es, conservando una pequeñísima flotabilidad, y se ponía el bote en marcha. Cuando ya éste había arrancado, se movía hacia proa el contrapeso; el buque se inclinaba, y penetraba en él agua por completo. Si la profundidad que así se obtenía era superior á la que se quería conservar, se corría el peso en sentido contrario, y el buque ascendía. De este modo se pensaba conseguir que la trayectoria del buque se redujese á una serie de pequeñas ondulaciones que lo conservasen en un plano de nivel sensiblemente constante.

En el mes de Diciembre del mismo año, simuló Bauer un ataque á la escuadra que sostenía el bloqueo, y consiguió que ésta se retirase á mayor distancia. Posteriores ensayos demostraron los defectos de que adolecía, y la descripción que de uno de ellos se hace es la que sigue. A las nueve de la mañana del 1.º de Febrero de 1851, se sumergió Bauer con dos hombres sin accidente alguno. Al llegar á la parte más profunda del puerto, se presentó una yía de agua, y el buque inició un descenso cada vez más acentuado, que no se pudo contener ni aun expulsando el agua de los depósitos. El contrapeso que se había corrido hacia proa colocó al buque en una posición casi vertical: toda la maquinaria estaba desordenada y el bote á 18 metros de profundidad. En tan crítica situación, tuvo Bauer una verdadera inspiración: ordenó á sus dos marineros que abriesen los grifos para que el agua entrase en el bote; pero éstos, creyendo que tal resolución precipitaría su fin, se negaban á obedecerle. A los ruegos, amenazas y promesas de Bauer, se rindieron al fin, y abrieron los grifos: el agua se precipitó en el interior. Reunió Bauer á sus hombres, y los colocó al lado de la escotilla de entrada, que no podían abrir por el gran empuje que el agua exterior ejercía sobre ella. Crecía el nivel del agua en el interior del buque; pero, al mismo tiempo, comprimía el aire que allí estaba encerrado. Cuando la presión de éste fué sensiblemente igual á la del agua exterior, abrieron las puertas, y fueron arrojadas al exterior, «como el corcho que salta de una botella de cerveza».

A las tres de la tarde aparecieron en la superficie, cuando ya todos los espectadores creían que habían perecido.

El buque, á pesar de los trabajos que se hicieron, que-

dó en el fondo, hasta el año 1887. En esta fecha, y con motivo de trabajos de dragado realizados en el puerto de Kiel, se encontró, se puso en tierra, y, después de limpiarlo de mariscos, algas, fangos, etc., se llevó á la Escuela Naval de Kiel; y, por último, en 1906, se trasladó al Museo Oceanográfico de Berlín.

Disgustado el inventor por la falta de protección é interés con que en su país se habían acogido sus ideas, las ofreció al Gobierno de Austria. Allí se nombró una Comisión que estudiase el problema. En general, aceptaron lo que el inventor prometía, y se acordó en principio conceder 100.000 francos para continuar los ensayos. Al Ministro de Comercio se le metió en la cabeza que el proyecto era irrealizable, y el Gobierno se abstuvo de conceder el crédito acordado. Tomó la cuestión carácter político, y convencido Bauer de que estaba sirviendo de cabeza de turco en aquellas discusiones, retiró sus proyectos y se trasladó con ellos á Inglaterra, donde el Príncipe consorte y algunas personas cminentes, entre ellas el reputado arquitecto naval Scott-Russel, estudiaron esta cuestión. El resultado no fué satisfactorio para Bauer: cortésmente se rechazó su proyecto; si bien, poco tiempo después, planeaba Scott-Russel la construcción de un submarino modificando los planos que había visto. A propósito de esto, el almirante sir Cooper Key decía en 1896: «Scott-Russel propuso un submarino que hubiese sido de gran valor en la guerra de Crimea.» Lord Palmerston concedió 7.000 libras para su construcción y ensayos. Fué un fracaso; pero sirvió de guía á Nordenfelt.

Constante Bauer, en su empeño, se dirigió á los Estados Unidos, no fué allí atendido, y se dirigió á Rusia; protegido por el gran duque Constantino, y con los recursos que éste le facilitó, construyó una embarcación, que se lanzó al agua al finalizar el año 1885, y que bautizó con el nombre de «Diablo marino»; se probó al año siguiente.

Se guardó una absoluta reserva de los resultados de las pruebas; se dijo que realizó 134 inmersiones, y que, durante la coronación del Zar Alejandro II, el 6 de Agosto de 1856, se sumergió con varios músicos á bordo, y que cuando los cañones de Cronstadt saludaban al nuevo Emperador, la banda tocaba debajo del agua el himno nacional de Rusia.

Para realizar un ensayo, se trasladó á dos ó tres millas del puerto, colocándose en mar libre, y una vez allí, se le dió orden de que pasase por debajo de un buque, que de antemano se había fondeado en aquel lugar. Por errores de apreciación en la altura de la marea ó alguna mala maniobra, el buque se enterró en el fango; la tripulación consiguió salvarse; pero el bote sólo se pudo extraer después de algunas semanas de trabajos, y terminó su vida naufragando en la costa. Persistía el Gobierno ruso en hacer nuevas construcciones de esta clase, y propuso á Bauer que se encargase de la dirección; pero no aceptó, y se retiró á su país.

Submarinos americanos (1862 á 1864).

La guerra civil de los Estados Unidos sorprendió á los del Norte y á los del Sur sin una verdadera Marina militar. Los del Norte, más previsores, más audaces ó mejor orientados que sus enemigos, prepararon y blindaron los vapores que prestaban servicio en los ríos, y construyeron con gran rapidez un gran número de buques, entre ellos los del tipo monitor. Preparados de esta manera, pronto pudieron establecer el bloqueo de los principales puertos y ríos de los Estados del Sur, que por falta de buques no podían oponerse de un modo eficaz á esta acción del enemigo. En estas ocasiones, el más débil busca siempre medios rápidos para obtener una ofensiva eficaz; se lanzó la especie de que los torpedos serían de gran eficacia, y toda la confianza se puso en el empleo de esta arma, que puede decirse era casi desconocida. Se emplearon todas las clases de minas submarinas que eran conocidas, y rápidamente se construyeron algunos botes submarinos: alguno de ellos, á pesar de su corta vida, obtuvo éxito muy completo.

Se dió á estas pequeñas embarcaciones el nombre general de David, aludiendo con esto á su pequeñez, con relación á la enorme fuerza y tamaño que representaba el enemigo que debía batir.

El primero de estos botes era de hierro. La hélice propulsora se movía por una máquina de vapor; se empleaba como lastre el agua; el bote, una vez lastrado y con toda la dotación y enseres á bordo, quedaba enrasando con la superficie del agua, y sólo se podían percibir unos tres metros del largo de su estructura; en tal esta-

do, presentaba el aspecto de un tablón con una chimenea. El torpedo que usaba consistía en una caja de cobre cargada con 60 kilogramos de pólvora, colocada al extremo de una percha y preparada de modo que hiciese explosión al chocar con el objeto que atacaba. No estaban hechas estas embarcaciones para navegar completamente sumergidas, sino presentando la menor cantidad posible de sus cascos. Tan rasos quedaban, que en una de las primeras pruebas estaba el bote con la escotilla de entrada aún abierta, cuando pasó próximo á él uno de los vapores que hacían servicio en el puerto, y la perturbación que su marcha producía en el agua fué bastante para que ésta se precipitase al interior y sólo se salvase el oficial que lo mandaba. Después de varias pruebas hechas con el buque, se decidió atacar á la escuadra bloqueadora, y el día 5 de Octubre de 1863, á las nueve y cuarto de la noche, se dirigió contra el «Iron Sides», buque que se había distinguido en sus ataques á los fuertes de Charlestown. Desde á bordo percibieron la chimenea, y la forma extraña que el conjunto ofrecía, y le dieron el alto; pero continuó su marcha, se aproximó al buque é inmediatamente se produjo una gran explosión que causó en el atacado grandes averías: arrojó sobre su cubierta una enorme masa de agua, inundó la cámara de las máquinas, produjo muchas vías de agua y grandes averías en la obra muerta. Si el torpedo se hubiese dirigido por debajo de la línea de flotación, la pérdida del buque hubiese sido inevitable. El submarino se fué á pique, salvándose el oficial y dos hombres de la dotación.

Continuaron los del Sur en su empeño de construir botes submarinos é hicieron un nuevo tipo más pequeño, sin máquina de vapor, cuya hélice se movía á brazo, y que, además, llevaba timones horizontales para conseguir la inmersión. El almirante de la escuadra del Norte supo, por sus confidentes, que tales botes estaban contruidos y que presentaban distinto aspecto que el que había atacado al «Iron Sides»; ordenó que se extremase la vigilancia. Decididos los del Sur á correr todos los riesgos para evitar el bloqueo, acordaron atacar la escuadra, y, en la noche del 17 de Febrero de 1864, salió uno de estos botes fuera de la barra, dirigiéndose sobre el «Houstanic». El oficial de guardia vió, á eso de las ocho de la noche, y á poca distancia, un objeto de forma rara que se aproximaba á su buque; se le dió el alto, y

como no recibiese contestación, mandó hacer uso de la artillería; pero ésta no podía disparar con la depresión necesaria para hacer blanco; ordenó largar las cadenas y ponerse en movimiento; pero el pequeño «David» llegó, el torpedo hizo explosión, y el buque se fué al fondo. Muchos de sus tripulantes debieron su salvación al pronto auxilio que le prestaron los buques próximos. Del submarino nada se supo; años después, cuando los buzos bajaron para reconocer el «Houstanic», lo encontraron al lado de su víctima, y dentro los restos de los nueve hombres que lo tripulaban.

En Marzo del mismo año, atacó uno de estos botes al «Minnesota», causándole grandes averías y saliendo completamente ileso del ataque.

Durante toda la guerra echaron á pique cuatro buques y produjeron averías en tres.

Garret y Nordenfelt (1878 á 1887).

Un sacerdote que residía en Liverpool el año 1878, llamado Mr. Garret, se dedicó al estudio de la navegación submarina y construyó una pequeña embarcación de acero (de 4'25 de largo y 1'50 de diámetro mayor), con torre de observación, escotilla de entrada, portillas de luz y dos guantes de piel engrasada y flexible para manejar algunos objetos fuera del buque. La inmersión, llenando los depósitos y cuando ya estaba enrasado con la superficie, el movimiento del pistón producía el descenso ó ascenso del bote. Este procedimiento, aunque muy elemental, respondía muy bien á su objeto. La hélice se movía á brazo. Las experiencias le dieron buen resultado, é hizo observaciones que le indujeron á introducir algunas mejoras, y con este fin emprendió la construcción de un bote mayor. Para el movimiento del propulsor, introdujo una máquina de vapor, y cuando estaba sumergido, la utilizaba empleando el vapor producido por el agua, previamente calentada; así podía recorrer 10 millas debajo del agua á una velocidad de tres por hora.

Los ensayos preliminares de este segundo bote fueron satisfactorios; pero al hacerlos en aguas profundas naufragó. Nordenfelt, que con gran interés había seguido estos ensayos, persistió en la idea de construir bu-

ques de esta clase, y gracias á él no se perdió todo lo avanzado por Garret

El programa para las pruebas, que se verificaron en Suecia, desde el día 21 al 25 de Septiembre de 1885, era este:

I. Un recorrido sobre la superficie, sin lastre de agua.

II. Otro recorrido sobre la superficie; pero sin que fuese visible nada más que la torre.

III. Un recorrido en completa inmersión.

El resultado de las pruebas fué mediano. Por diversas causas las inmersiones no duraron más de tres minutos; en una, que duró cinco, tocó el buque en el fondo. La Comisión, teniendo en cuenta que podía navegar sin dificultad cuando sólo descubría la torre, lo calificó como útil en este sentido; pero inservible como submarino. El primer bote de este tipo lo adquirió Grecia el año 1886 en 9.000 libras esterlinas.

Al siguiente año el Gobierno turco encargó dos buques de este tipo.

La diferencia más esencial entre éstos y el anterior consistía en que las hélices para la inmersión y el ascenso estaban colocadas una á popa y otra á proa, en lugar de ir instaladas en el centro, como en el primero.

Ofrecía este tipo de bote graves inconvenientes: vibraciones y oscilaciones muy pronunciadas, que hacían sumamente molesta la permanencia á bordo, cuando estaba sumergido; la falta de subdivisión de los tanques destinados á lastre de agua, permitía á ésta movimientos muy amplios, que á su vez influían en la inclinación del bote.

A pesar de estos defectos, el Gobierno de Turquía se hizo cargo de ellos.

Nordenfelt vendió á una casa inglesa todas sus patentes, y ésta construyó un bote de 230 toneladas de desplazamiento, con una máquina de vapor de 1.300 HP, para obtener una marcha de 14 millas en la superficie; se varió la forma exterior, dándole la que indica el dibujo. Se conservaron las hélices de inmersión. Se procedió á las pruebas: en la primera, y casi sumergido, marchó á razón de ocho millas, contra una corriente de cinco. A pesar de las modificaciones hechas en la forma del casco y colocación de las hélices, persistían las vibraciones y la tendencia á grandes oscilaciones, que eran causa de que con frecuencia tocase en el fondo.

Pintado de un color gris oscuro, era muy poco visible cuando navegaba en la superficie; cuando navegaba entre dos aguas, sin descubrir nada más que las torres y pequeñísima parte del casco central, se hacía muy difícil distinguirlo aun á pequeñas distancias, y ofrecía muy poco blanco al enemigo. Por primera vez se instalaron en estos botes los torpedos automóviles. El Gobierno ruso aceptó un buque que se le ofreció, á condición de que se transportase á Rusia y allí hiciese los ensayos. El submarino salió remolcado para su destino; pero después de muchos incidentes poco afortunados naufragó en la costa.

La discusión que en esta época se entabló respecto á la utilidad de esta nueva arma de guerra, fué muy viva; pero este tipo no prosperó.

Submarinos en España.

El año 1860 construyó Narciso Monturiol una embarcación que debía navegar completamente sumergida. Se probó primero en Barcelona y después en Alicante: en alguno de estos ensayos llegó á 18 metros de profundidad y permaneció cinco horas debajo del agua. Era muy semejante á la embarcación que proyectó Bauer. A pesar de que estos resultados aconsejaban su continuación, nada se hizo: una vez más, la inconstancia, el eterno expediente y otras dificultades de órdenes diversos, dieron lugar á que todo se diese al olvido, y no se continuase por el camino emprendido.

Transcurrieron bastantes años sin que aquí nos preocupásemos de este problema; cierto es, y dicho sea de paso, que aquí la opinión sólo se ha preocupado de las cuestiones marítimas en circunstancias anormales, y para darlas al olvido tan pronto como pasaba el suceso que las provocaba.

El año 1887, el teniente de navío D. Isaac Peral proyectó un submarino, que se construyó bajo su dirección en el Arsenal de la Carraca. La energía para dar movimiento al bote y á muchos de sus mecanismos la suministraba una batería de acumuladores. Para expulsar el agua de los tanques podía utilizar el aire comprimido, que llevaba en depósitos destinados á cargar torpedos, y también tres bombas que podía mover eléctricamente ó á brazo. Estaba armado con un tubo para

lanzar torpedos. Conocedor Peral del torpedo autom6vil, que por raz6n de su carrera habfa manejado, procur6 adaptar 6 su invento todas las innovaciones que aqu6l contenfa y que la experiencia habfa sancionado, entre ellas la del p6ndulo para mover autom6ticamente los timones de inmersi6n. Peral, con gran aplicaci6n y modestia, dedic6 toda su atenci6n 6 la obra que se habfa propuesto realizar. Pero a6n no estaba el buque 6 medio hacer, cuando los que se suponfan iniciados en los detalles del proyecto, propalaban todo g6nero de noticias, exagerando los 6xitos y consecuencias que de este invento debfamos esperar; crearon con esto alrededor de Peral una atm6sfera de gran popularidad que, unida al ambiente de adulaci6n y lisonja de que se le rode6, influyeron en su sencillez y en su modestia, y le hicieron concebir una fe tan ciega en el 6xito, que prescindid6 de todos aquellos ensayos aislados y de detalle que la prudencia aconsejaba. Terminada la construcci6n, y despu6s de un ligero ensayo de conjunto, en la buena estaci6n de 1890 empez6 los ensayos definitivos. Navegando en la superficie, sin descubrir muy poco m6s que la torre, obtuvo una marcha de 10 millas por hora. Simul6 dos ataques al crucero «Col6n», que estaba fondeado en C6diz: el primero se intent6 de dfa, y fracas6 porque fu6 descubierto; el segundo se intent6 de noche, y logr6 colocarse 6 diez metros del buque sin ser visto. En una prueba de inmersi6n que se hizo en la bahfa de C6diz corri6 grave riesgo: una vez sumergido, tom6 una inclinaci6n tan excesiva, que no la pudieron dominar los timones horizontales, y var6 en el fondo; para volver 6 la superficie, fu6 necesario vaciar el agua de los tanques de lastre; sea por exceso de presi6n del agua, sea por otras causas, las bombas no respondieron con la eficacia y rapidez debidas, y s6lo despu6s de grandes esfuerzos y manej6ndolas 6 brazo, logr6 salir 6 la superficie, cuando ya temfan los comisionados para inspeccionar los resultados, que habfa ocurrido una gran desgracia. Las experiencias se suspendieron. El defecto capital de esta embarcaci6n consistfa en las grandes oscilaciones que sufrfa cuando navegaba debajo de la superficie; esto hacfa imposible la permanencia de la dotaci6n 6 bordo y era una gran dificultad para la conservaci6n de los acumuladores. Sigui6 6 todo esto una larga informaci6n oficial, cuya consecuencia fu6 el abandono de todo estudio sobre la navegaci6n submarina. Si con buena vo-

luntad se hubiese continuado en el camino que Peral trazó, es muy probable que algo se hubiese adelantado en nuestro país respecto á este problema, y no ocuparíamos una posición inferior á Grecia, Turquía y Portugal, en lo que á este tipo de buques se refiere.

Ash y Campbell (1885).

Ash y Campbell, en Inglaterra, proyectaron y construyeron, en el año 1885, un submarino, que en recuerdo de Fulton bautizaron con el nombre de «Nautilus», y que desplazaba 50 toneladas; el casco estaba construído con plancha de acero y con la resistencia necesaria para soportar la presión correspondiente á 15 metros de profundidad; se calculó que alcanzaría una velocidad de ocho millas, y que su radio de acción sería de 80.

Una de las secciones en que estaba dividido se destinaba á cámara de bucear, permitiendo de este modo que la dotación del bote pudiese salir de él y colocar las minas explosivas. La inmersión se obtenía por disminución del desplazamiento y del modo siguiente: el buque estaba á flote con los cilindros hacia el exterior; se admitía agua en los depósitos, hasta que la superficie enrasaba con la parte superior; en este momento se maniobraban hacia adentro los cilindros y el buque se sumergía. La ascensión á la superficie se obtenía maniobrando en sentido contrario. Para expulsar el agua de los tanques disponía de bombas, que se podían utilizar como medio de ascender en caso de avería en los émbolos, y, por último, de una quilla desprendible para casos de urgencia. Como en este submarino se habían reunido todos los adelantos que entonces se conocían, hizo concebir grandes esperanzas.

En 1888 practicó sus ensayos: en uno de ellos embarcaron personas de reconocida competencia técnica, y permaneció bastante tiempo debajo del agua. En una de sus pruebas, bien por haber admitido una pequeña cantidad de agua, mayor de la necesaria, ó por excesiva precipitación al recoger los cilindros, se sumergió con tal rapidez, que no pudo evitar el tocar en el fondo. Se expulsó una parte del agua, se echaron hacia fuera los cilindros, pero á pesar de eso el bote no subía á la superficie; en esos momentos, de verdadera zozobra, uno de los tripulantes dispuso que toda la dotación se corriese

repetidas veces de proa á popa y viceversa; con el pequeño movimiento que esta traslación de pesos produjo, el bote se desprendió del fango que lo retenía y subió á la superficie.

Si, desde el punto de vista teórico, este procedimiento de aumentar y disminuir el volumen es perfecto, en la práctica presenta dificultades que rayan en lo imposible. Los ensayos se abandonaron, y no hay noticia de que en los submarinos sucesivos se haya aplicado este sistema. Sin embargo, no me atrevería á asegurar que la variación del desplazamiento deje de ser utilizada como medio de rectificación auxiliar para conservar la profundidad sensiblemente constante durante la navegación bajo el agua.

Wadington (1886).

Durante el año 1886 realizó Wadington, cerca de Liverpool, numerosas experiencias con una embarcación que estaba dividida en cinco departamentos: el primero, para aire comprimido; el segundo, para una hélice vertical; el tercero, para lastre, acumuladores y motor; el cuarto, para la otra hélice vertical, y el quinto, para las transmisiones de los timones. Funcionaba como el de Nordenfelt: con el lastre se le sumergía hasta enrasar con el agua; después, las hélices verticales lo atornillaban al agua y lo hacían descender hasta la profundidad deseada; y una vez puesto el bote en marcha, esas mismas hélices regulaban la profundidad. Dícese que los resultados fueron satisfactorios; pero que estando estos botes destinados á ser llevados á bordo de los grandes buques, su peso excesivo hizo necesario abandonarlos. Lo cierto es que no se construyeron.

Submarinos franceses.

Francia es el país que ha tratado con mayor esmero el asunto de la navegación submarina, y el que ha hecho mayor número de ensayos.

El oficial de la Marina, Bourgois, propuso, con destino á la defensa de costas, un submarino armado de un botalón, que se movía por un motor de aire comprimido. Se aceptó la idea; se pidieron proyectos, tomándola co-

mo base, y se adoptó el presentado por el ingeniero Brun. Se terminó en 1863.

Lastre de agua y lastre volante ó desprendible, con toda la dotación y todos los efectos á bordo, incluso el lastre, sólo dejaba visible la torre; para establecer un completo equilibrio entre el peso, y el desplazamiento disponía de dos cilindros reguladores. En su experiencia, demostró que era imposible conservarlo en una profundidad determinada; los cilindros reguladores de la profundidad eran lentos y tardos en sus efectos, los timones carecían de fuerza; por esto el bote tocó, en más de una ocasión, con el fondo, y tan pronto estaba en la superficie como sumergido; sin éxito se le agregó una hélice vertical y se abandonó el proyecto.

Goubet.

Durante el año 1885, cuando Nordenfelt hacía sus experiencias en Inglaterra, proyectaba el ingeniero civil francés Goubet un submarino de reducido peso y pequeñas dimensiones, con objeto de que pudiese ser transportado en los buques. Procedimiento de inmersión—el ordinario por la admisión del agua—hasta la profundidad conveniente; la propulsión eléctrica, acumuladores, bombas de expulsión, tanques en proa y popa comunicados para establecer la horizontalidad, que se hacía funcionar á mano ó automáticamente por un péndulo que establecía la corriente en el motor de una bomba. Lo más nuevo fué la hélice movible que servía para el avance y también como timón. A pesar del sistema de romaneo introducido, no se corrigió el defecto y las grandes inclinaciones por falta de estabilidad longitudinal. El Brasil adquirió este modelo en la cantidad de 250.000 francos.

El almirante Aube, ministro de la Marina francesa, ordenó en 1889 la construcción de otro ejemplar de esta clase, en el que se corrigieron con gran cuidado algunos de los defectos que se habían notado en la manera de funcionar algunos de los detalles del anterior. Las experiencias se hicieron con un gran esmero. Se colocaron boyas, unas flotantes y otras sumergidas, cuyas amarras había de cortar el submarino, indicando de este modo el verdadero camino que seguía. Esta operación la ejecutó con toda precisión, y también hizo explotar algu-

nas minas que se habían instalado previamente, invirtiendo en todo esto unos cuarenta minutos que permaneció debajo de la superficie del agua. Sirvió para hacer estudios y obtener experiencia respecto á este problema. Se vendió poco después á una empresa de espectáculos públicos que en uno de los lagos de Ginebra lo explotaba como bote de recreo.

Transcurrido algún tiempo, el ingeniero M. Zédé presentó otro modelo, de cuya construcción lo encargó el Gobierno, en unión del Sr. Romazzotti. En su forma era muy semejante al «Goubet», y la diferencia esencial consistía en el empleo de las hélices verticales para conseguir la completa inmersión y mantenerse en la profundidad deseada. En la primera experiencia sólo disponía de un timón horizontal, que resultó ser deficiente, para evitar ó corregir las grandes inclinaciones que tomaba; se instalaron otros en el centro, que corrigieron algo este defecto; pero los resultados se juzgaron tan medianos, que sólo se dedicó á ensayos y á preparación del personal que se dedicaba á dotación de submarinos.

Romazzotti.

Este ingeniero, que había intervenido ya en la construcción de botes de esta clase, dedicó toda su atención á la resolución de este problema, y fué autorizado por su Gobierno para construir un submarino de 266 toneladas.

Todos los aparatos para la dirección, gobierno y mando del bote estaban reunidos en la torre de observación y á la mano del comandante. A pesar del esmero que su autor puso en el estudio y ejecución de todos los detalles, no le acompañó el éxito. La inmersión hacíase con gran dificultad; era imposible evitar bruscos descensos y ascensos, en los que la inclinación del bote llegaba hasta 30 grados; en una ocasión chocó con el fondo de modo tan violento, que toda la dotación cayó al suelo; el romaneo había que hacerlo trasegando el agua de proa á popa ó viceversa; empleábase en esta operación el aire comprimido. Se le colocó una cubierta muy ligera que permitiese en tiempos normales la permanencia de la dotación fuera del interior del bote. Después de los primeros ensayos se consideró este tipo de embarcación como un fracaso; pero á fuerza de constancia y estudio é introduciendo las modificaciones que fué aconsejando la

experiencia, se transformó en un arma de utilidad para la guerra, y figura hoy entre los de la Marina francesa.

El salto que se había dado, llegando á 266 toneladas, pareció muy exagerado, y el mismo Romazzotti proyectó un nuevo tipo de 136 toneladas el año 1898; no tiene diferencias esenciales con el anterior: la reducción de su longitud facilitaba mucho la acción de los timones horizontales para la inmersión y para disminuir la amplitud de las oscilaciones cuando navegaba sumergido; al parecer, en éste se instaló por primera vez el periscopio. Las pruebas fueron muy satisfactorias: se sumergía en muy pocos minutos; llegó á permanecer debajo del agua y sin molestias para la tripulación ocho horas, probando con esto que el problema de navegar algunas horas bajo la superficie del agua estaba completamente resuelto.

Se construye el «Narval». Su distintivo especial es el doble forro de su casco, y con él se inicia la serie de los sumergibles, caracterizados principalmente, porque disponen de dos clases de energía, una para navegar en la superficie y otra para navegar sumergidos.

El espacio que deja entre los dos forros este sistema de construcción se utiliza para el lastre de agua, y también para depósitos que se llenan al paso y medida que lo exigen el consumo de combustible, aceites, etc., etc.; además del timón horizontal de popa, tiene cuatro suplementarios, dos hacia la proa y dos hacia la popa; la caldera que suministraba el vapor para navegar en la superficie se alimentaba con petróleo.

Después de esta época, todo cuanto se ha hecho en Francia con gran reserva ha consistido en practicar muchas experiencias de navegación, perfeccionar los aparatos empleados y utilizar todos los adelantos de la industria que podían tener aplicación en esta clase de buques.

Submarinos americanos.

El año 1894 el ministro de Marina de los Estados Unidos emprendió la construcción de buques de esta clase; anunció un concurso fijando unas bases muy amplias, y de los proyectos que se presentaron á él, merecieron especial atención los firmados por Baker-Holland y Lake.

Baker.

La característica principal consistía en que las hélices propulsoras servían también para determinar la inmersión. La propulsión se obtenía por el vapor y por la electricidad; en su primera experiencia permaneció bajo el agua una hora y tres cuartos; pero la dificultad para conservar una profundidad constante fué causa de su fracaso.

Holland.

Tomó como base ó modelo para su embarcación el torpedo «Whitehead». Se aprobaron los planos en 1895, y se terminó la construcción en 1897. Máquina de vapor, caldera alimentada con petróleo, acumuladores eléctricos. Se le obligó á que instalase una máquina de vapor de 1.500 HP. para conseguir una velocidad de 14 millas en la superficie. Tan enorme fuerza de máquina, encerrada en 165 toneladas de desplazamiento, producía un calor tan excesivo que lo hacía inhabitable, dando motivo á que estuviese por esto suspendida la construcción durante muchos meses. La Sociedad que explotaba esta patente construyó por su cuenta el que representa el dibujo (). En las experiencias dió un buen resultado; pero también contribuyó á la fama que adquirió el grandísimo reclamo que respecto á él hizo la Prensa americana. Lo ofreció á su Gobierno, que, después de muchas experiencias, lo adquirió en 30.000 libras esterlinas y lo agregó á su Marina militar.

Descripción: lastre de agua; tanques extremos para el romaneo; los tanques principales se rellenan por completo; los auxiliares, según el número de tripulantes embarcados, y repuestos de petróleo; los tanques que sirven para el romaneo se llenan hasta la mitad.

La subida á la superficie, una vez sumergido, se consigue de varios modos:

I. Parando el propulsor: acción del exceso de flotabilidad.

II. Moviendo los timones horizontales, cuya acción, sumada con la de exceso de flotabilidad, determina una ascensión rápida.

III. Vacinando los tanques por aire comprimido ó por la acción de bombas auxiliares.

Propulsión en la superficie por motor de petróleo. El Gobierno americano compró seis de este tipo: es reglamentario, con modificaciones.

Lake (Cámara de buzo).

El Gobierno americano no aceptó este proyecto; pero su autor construyó una embarcación pequeña que descansaba sobre unas ruedas, á las que daba movimiento por una cadena sin fin. Su poco peso, que se podía disminuir regulando el lastre de agua, permitía que se moviese con facilidad sobre el fondo del mar. Uno de sus compartimentos ó divisiones estaba arreglado para que sirviese de cámara de bucear, y por ella podía salir un hombre con traje de buzo, y, por medio de señales, comunicar á los del interior el camino que habían de seguir; esto se probó repetidas veces, y funcionó bien en una profundidad de cinco metros. Ante estos resultados, se constituyó una Sociedad para explotar la patente, y se construyó el que representa el dibujo; después de muchos ensayos se clasificó este tipo como útil para la defensa de puertos y canales estrechos, y como un poderoso auxiliar para la colocación y destrucción de minas. Funcionó á 10 metros de profundidad; tenía quilla móvil. Las Marinas de Austria, Rusia y los Estados Unidos adquirieron algunos de esta clase, pero con grandes modificaciones.

Inglaterra.

La opinión del Almirantazgo inglés, completamente opuesta á submarinos, juzgaba que éstos sólo podían ser de utilidad á las naciones débiles; las noticias que al público llegaban de los éxitos que en otros pueblos se obtenían, crearon un estado de opinión que le obligó á modificar su modo de pensar, y adquirió en los Estados Unidos cuatro unidades del tipo Holland.

La Casa americana que explotaba la patente se puso de acuerdo con una inglesa, y el Gobierno accedió á que se construyesen en Inglaterra los submarinos que había contratado. El Almirantazgo inglés se preocupó muy poco de la velocidad, disparo de torpedos y otras condiciones que debían reunir los submarinos; su principal

punto de vista, y al que concedió toda importancia, fué á la facilidad de inmersión y á la seguridad en la navegación por debajo del agua; así lo demostró en las pruebas de recepción de este material. Empleó estos buques en practicar un gran número de ensayos y en educar el personal que se había de dedicar á esta navegación especial. Como resultado de sus ensayos, aumentó el desplazamiento, corrigió y perfeccionó los detalles de la construcción, y en la actualidad tiene en construcción un tipo de 1.200 toneladas.

Rusia.

Después de las experiencias que se practicaron en este país con el tipo ofrecido por Bauer, abandonó estos ensayos, hasta que en el año 1879 se probó el submarino ideado por Drzewiecki: romaneo por contrapesos móvil. Los ensayos fueron satisfactorios, y se hicieron algunos; pero por su poca velocidad fueron abandonados.

En la actualidad sus submarinos son de los tipos Lake, Holland y Germania.

Italia.

El año 1892 se ensayó una embarcación proyectada por el jefe de construcciones de este país, en la que reunió todos los adelantos realizados hasta esta fecha, y la experiencia adquirida por los demás constructores, pero sin llegar á alcanzar grandes resultados. En 1905, Laurenti proyectó un nuevo tipo muy parecido al Holland; en él se han corregido muchos de los defectos que eran comunes á esta clase de buques, adoptando en la construcción del casco y en los múltiples detalles que encierra, todos los adelantos de la industria; se considera como uno de los mejores tipos, según los marinos italianos.

Alemania.

Empezó por construir dos botes del tipo Nordenfelt, que, como ya hemos dicho, no dieron resultado. El año 1902 construyó otro, que había proyectado un oficial de su Marina, y que se ensayó con bastante buen éxito. El año 1905 emprendió la construcción de otros subma-

rinós por unos nuevos planos, respecto á los que ha guardado un gran secreto; con este motivo se armó en Francia un gran revuelo: se decía que algún espía ó algún traidor había vendido al Gobierno alemán los planos del submarino francés ideado por Lebeuf. Se practicó con este motivo una severa información, y resultó que un ingeniero había ofrecido al Gobierno de la República unos planos que no se le aceptaron. Rechazadas por Francia las proposiciones, el autor del proyecto buscó mercado para su invento, y Alemania se lo compró. La embarcación que con esos planos ó con otros se construyó en Alemania, reunía todas las mejoras que la experiencia tenía sancionadas como buenas, y obtuvo una marcha de nueve millas por debajo del agua. Dedicó Alemania una gran atención á esta clase de buques, y los construye en sus establecimientos oficiales. ¿Cómo son? ¿Qué condiciones reúnen? La reserva es tan absoluta que nada se puede aventurar.

Japón, Suecia, Austria y Holanda adquirieron material de diversas Casas constructoras, principalmente del tipo americano Holland.

Portugal.

El año 1889, el oficial de Marina Sr. Fontes proyectó un submarino que se construyó por cuenta del Gobierno. Los resultados no debieron ser buenos, cuando se abandonó y se adquirió esta clase de material de la Casa Orlando, de Italia.»



El Sr. Puga terminó su instructiva y amena conferencia haciendo un estudio de comparación entre los buques sumergibles, los submarinos y los torpedos; y después de hacer observar que por la posición de nuestra península con respecto al Océano Atlántico y al Mediterráneo, el porvenir de España está en el mar, recomendó la conveniencia de que todos cuantos aspiran al engrandecimiento de nuestra patria contribuyan á formar el estado de opinión necesario para que se estudien y se resuelvan con todo entusiasmo y toda perseverancia los problemas marítimos en cuanto se relacionen con nuestra riqueza y nuestra prosperidad futura.

NOTICIAS

Publicaciones.

La Asociación Española para el Progreso de las Ciencias nos ha remitido el tomo IV de los referentes al Congreso de Madrid, que trata de ciencias físico-químicas.

Contiene veinte trabajos muy notables, reveladores de la importancia que los estudios científicos van adquiriendo en este país de día en día, y del gran provecho con que para la cultura mundial los cultivan nuestros hombres de ciencia.

La fiesta de la Raza.

Nuestro estimado colega «La Rábida», de Huelva, publica un artículo referente á la fiesta de la Raza, ó sea la del 12 de Octubre, que ya empieza á celebrarse con cierta solemnidad en algunos sitios y á ser oficial en diferentes Repúblicas hispanoamericanas.

«Columbia», que es el pseudónimo con que se firma el trabajo inserto en «La Rábida» á que hacemos referencia, recuerda el decreto suscrito por Cánovas del Castillo en la Rábida en 12 de Octubre de 1892, autorizando al Gobierno de entonces para presentar á las Cortes un proyecto de ley «para declarar perpetuamente fiesta nacional el día 12 de Octubre, en conmemoración del descubrimiento de América».

«Columbia» pregunta: «¿Cuándo va á ser ley nuestra fiesta nacional?», y excita al Sr. Dato á que apruebe esa ley cuanto antes, cumpliendo así un anhelo justísimo y muy oportuno de la raza hispanoamericana y lo proyectado por Cánovas del Castillo.

In memoriam.

En el día 16 del mes último de Enero falleció en Madrid el representante diplomático de Guatemala en España, desde hacía once años, excelentísimo señor D. Juan Prichard, leal amigo, fervoroso compañero de todos los que trabaja-

mos en favor de la unión espiritual de España y de Hispanoamérica.

El fallecimiento del Sr. Prichard ha sido motivo de sentido duelo para una parte muy numerosa de la población de Madrid.

El Centro de Cultura transmite al Gobierno de Guatemala y á la familia del Sr. Prichard la expresión de su pena por tan dolorosa desgracia.

Puertos francos.

Las Cortes españolas discutirán en breve tiempo un proyecto de ley, dictaminado ya por la Comisión respectiva del Congreso, referente al establecimiento de puertos francos.

El objeto de esos puertos francos consistirá en atraer tráfico y comercio para facilitar la salida de los productos nacionales y favorecer transacciones mercantiles formando un mercado internacional, muy especialmente hispanoamericano. El carácter del puerto franco será comercial, sin que en él se autoricen más operaciones industriales que las accesorias del comercio.

Por Rosalía de Castro.

Elementos intelectuales de Galicia proyectan celebrar el Verano próximo en La Coruña una gran fiesta de poesía gallega, que sea á la vez un homenaje á la insigne cantora de la tierra galaica Rosalía de Castro.

El acto contribuirá á robustecer la suscripción iniciada para levantar un monumento que conmemore la personalidad de la gran poetisa gallega, y se verificará en el teatro que lleva su nombre. Concurrirán al homenaje varios escritores residentes en Madrid y no pocos políticos; entre los primeros irán muchos de regiones lejanas de Galicia, tal vez D. José Echegaray y Unamuno, todos los cuales han expresado su ferviente admiración á la tierna poetisa que, merced á la justicia que el tiempo y las gestiones oportunas de un notable escritor, entusiasta de sus grandes merecimientos literarios, va realizando día por día, ha llegado á figurar como se merece en la «Historia de la Literatura Española», de Fitz Maurice Kelly, y en la «Antología de grandes poetas del mundo», que sirve de texto en la Universidad de Oxford,

en la cual se han incluido ya algunas de las más características poesías de tan admirable escritora.

Exposición flotante.

Los Gobiernos aliados de Francia y de Inglaterra han acordado fletar un buque provisto de un gran salón donde aparezcan expuestos los productos de varias industrias nuevas que antes explotaba solamente Alemania.

Dicho buque se aproximará á los puertos del Pacífico y del Océano Atlántico de las Repúblicas suramericanas.

Exposición de Panamá.

El encargado de Negocios de Panamá ha remitido á la Prensa la siguiente nota:

«Algunos diarios han publicado recientemente un aviso oficial, por el cual se advierte que el 6 de Febrero próximo llegará á Barcelona el vapor norteamericano «Jason», á fin de recoger los productos que los expositores españoles quieran enviar á la Exposición de Panamá.

Me apresuro á rectificar el error, seguramente involuntario, que se nota en dicho aviso. El vapor «Jason» recogerá sólo los artículos españoles que quieran exhibirse en la Exposición de San Francisco de California, ideada y organizada por los Estados Unidos de Norte-América.

La Exposición de Panamá, al contrario, ha sido creada por el Gobierno de mi país, el que decidió celebrarla, hace ya algún tiempo, en conmemoración del descubrimiento del mar del Sur por el Adelantado Vasco Núñez de Balboa, con el objeto de enaltecer la memoria del ilustré descubridor, robustecer los lazos de unión y amistad que existen entre España y Panamá y los países hermanos del continente americano, y exhibir los recursos naturales, las industrias, el comercio y la civilización de Panamá.

A esta Exposición han concurrido casi todos los países de América y España, que ha sido la única nación europea invitada al certamen.

España construye actualmente un palacio permanente, el que, después del certamen, será destinado á Museo-exhibición de productos españoles.

Como las obras del pabellón español y la concurrencia de expositores no se completarán definitivamente antes de

Marzo próximo, fecha fijada para la inauguración del certamen, en obsequio á España se ha aplazado la aperturá hasta el 10 de Julio.»

Importación del nitrato de sosa.

Podíamos haberlo importado de Chile en cantidad suficiente para cubrir las necesidades de nuestros cultivos; pero por no haberse aprovechado el tiempo, nuestros agricultores tienen que acudir á Inglaterra pidiendo casi por caridad lo que ha podido tenerse con abundancia.

Dos agricultores sevillanos han elevado una razonada instancia al señor presidente del Consejo de ministros, solicitando de él que interponga sus buenos oficios cerca del Gobierno inglés para que éste autorice, sin pérdida de tiempo, la exportación de nitrato de sosa, con objeto de salvar las cosechas de varias de nuestras más importantes zonas agrícolas, en las que, sin la aplicación oportuna de este fertilizante, la producción de sus tierras sería muy pequeña.

De Cuba.

«Entre los productos de origen español, cuya venta es susceptible de aumento en este mercado, hay que hacer especial mención de las manufacturas de algodón, en las que Inglaterra, Francia y Alemania venían ocupando los lugares preeminentes en la importación de esta República.

Manufacturas de algodón, exportación de 1912-13, á Cuba.

Inglaterra, unos 5.000.000 de pesos.

Estados Unidos, unos 2.500.000.

España, unos 1.700.000.

Francia, unos 1.300.000.

Alemania, unos 850.000.

En tejidos de punto, Francia ocupa, con relación al año económico de 1912-13, el primer puesto, con unos 525.000 pesos de exportación; Alemania el segundo, con unos 400.000, y en tercer lugar viene España, con 230.000 pesos aproximadamente. En tejidos lisos, Inglaterra ha exportado á este país en el citado año por valor de unos tres millones de pesos, siendo la exportación de Francia de unos 500.000. Se

ve, por lo tanto, el margen posible á nuestra exportación de tejidos de algodón.

En pescados y legumbres en conserva, vinos, aceites de oliva, frutas secas, cebollas, España sigue manteniendo con una supremacía grande el primer puesto en la importación cubana. Los vinos, aceites de oliva en botellas, conservas en general, que Francia ha de dejar de exportar á esta plaza con ocasión de la guerra, pueden ser objeto de aumento para la exportación nacional.

Los juguetes y juegos, flores artificiales, efectos de celuloide, manufacturas de goma, ídem de vidrio y cristal, como espejos, envases, botellas corrientes y rotuladas, lámparas eléctricas, vidrio para ventanas; tejas, cuchillería, cepillos de cerda, son los primordiales artículos diversos que los fabricantes españoles debieran pensar en exportar á Cuba. Alemania, Francia y Bélgica eran las que acaparaban la exportación de estos artículos.

Claro es que no hay que olvidar los beneficios arancelarios concedidos por Cuba al mercado norteamericano. Esas bonificaciones de un 20 por 100, 25 por 100, 30 por 100 y hasta 40 por 100 en el Arancel cubano en favor de los Estados Unidos, hacen que el 53'3 por 100 en 1912-13 de la importación proceda de allí. La guerra europea seguramente ha de ocasionar aún un aumento en esta importación. Pero, sin embargo, hay productos ó que no produce Norte-América ó que los españoles son mejores y ya acreditados aquí; esos son los susceptibles de aumento para nuestra exportación.

A consecuencia del conflicto europeo, las condiciones de venta en las operaciones con España sufrieron aquí las siguientes alternativas:

Al principio exigieron los exportadores españoles, ó algunos cuando menos, el importe de las facturas antes de la remisión de la mercancía; después, al recoger aquí los conocimientos de embarque, había de satisfacerse el valor del artículo, y, por último, se restableció el régimen anterior de hacer los pagos á sesenta y noventa días fecha, conocimiento de embarque y á costo, flete, seguro, puerto Matanzas.

Subsisten los medios de transporte directos entre España y este puerto por las Compañías de navegación de Piniños, Arrótegui, Serra y Larrinaga.

Las principales casas importadoras en esta plaza son:

Viveres.—Sobrinos de Bea y Compañía; Hipólito Badía y Compañía; Arrechavaleta, Amézaga y Compañía; Anarés

Luque; José Fernández Martínez; José Pérez Blanco; Larrazábal y Villa; Narciso Samá.

Ferreterías.—Urréchaga y Compañía (y loza y quincalla); Sobrinos de Bea y Compañía; Arrechavaleta, Amézaga y Compañía; Viuda de Alegría é Hijos.

Tejidos.—W. González Solís (y perfumería y bisutería); Jacinto Villa; García, Suárez y Compañía; González Hermano y Compañía.

Entre las medidas que, á juicio del funcionario que suscribe convendría se adoptaran en España para fomentar nuestra expansión comercial, he de hacer notar dos: establecer el servicio de paquetes postales con esta isla, y crear exposiciones de productos nacionales ó Museos comerciales que podrían instituirse en los consulados de la nación, donde los comerciantes establecidos en el distrito consular pudieran, con los muestrarios á la vista y los datos y antecedentes necesarios, comparar artículos con otros similares que se importan de otros países. Mucho con ello se podría hacer por el engrandecimiento comercial de España.»

(Del cónsul de España en Matanzas, Sr. Triana.)

Nueva asociación española.

Varios estudiantes españoles residentes en la isla de Cuba, ansiosos de crear en la capital y otros puntos de aquella antilla una gran sociedad de amplios fines, que, abarcando la extensión modernamente adquirida por los conceptos de Beneficencia, Previsión y Cultura, los realice del modo más completo y transcendente, á la par que constituya un templo donde se rinda perdurable culto á la patria ausente y un lazo más de unión con la joven nación cubana. A este fin, han presentado una solicitud al gobernador de la Habana, en la que, entre otras cosas, se determinan las tres bases siguientes:

Primera. La Asociación se denominará «Colonia Española de Cuba», siendo una entidad netamente española, condición que jamás podrá perder.

Segunda. El domicilio social será la ciudad de la Habana, pudiendo establecer Delegaciones en cualquier lugar de la República.

Tercera. Los fines de la Asociación abarcarán todo lo que interese en general á los españoles residentes en Cuba,

y, principalmente, robustecer los sentimientos de afecto y solidaridad patriótica entre sus miembros, prestar á éstos los servicios de asistencia sanitaria é instrucción y estrechar los lazos de armonía con la nación cubana. Fomentará el ahorro entre sus socios y establecerá á favor de los mismos un sistema de seguro de pensiones. También podrá hacer extensivos los beneficios de la asistencia sanitaria á personas de ambos sexos que no puedan figurar como asociados.

Asociación Naturista de Cuba.

Con este nombre se ha constituido en la Habana una sociedad cuyo objeto es implantar en la Gran Antilla los métodos modernísimos de la ciencia naturista, así en lo referente á la alimentación como en la previsión y cura de las enfermedades.

La biblioteca de Castelar.

En una carta dirigida desde Buenos Aires á «La Publicidad», de Barcelona, periódico que conserva fielmente la tradición del partido posibilista que creara el insigne Castelar, vemos una noticia muy interesante, que suscribe el corresponsal de dicho diario en la capital bonaerense, don A. Vila.

Refiere el Sr. Vila que la sociedad de recreo denominada «Jockey Club», á la que pertenece lo más distinguido de la Política, de la Ciencia, de la Literatura, de la Banca, y la Propiedad de Buenos Aires, ha aumentado su biblioteca con la adquisición de 6.192 volúmenes de inestimable valor, que constituyan la rica colección bibliográfica de nuestro gran tribuno Emilio Castelar.

Esa escogida biblioteca, pues por ningún motivo cabe dudar sea verdaderamente selecta, le ha costado á la sociedad recreativa de referencia doce mil nacionales, comprendidos los gastos de flete y derechos de aduana devengados por el envío, cantidad que bien puede considerarse insignificante si se tiene en cuenta que cada volumen viene á salirle á la sociedad compradora por catorce reales; lo es mucho más al considerar que en el número de libros adquiridos han entrado algunos inéditos, escritos por el gran orador, y muchos, muchísimos, llenos de notas y observaciones marginales, que al ser hechas por aquel insigne hombre público no es necesario encarecer el interés que tendrán.

¿Quién tenía en su poder hasta ahora esa biblioteca y cómo ha ido á parar á un círculo recreativo bonaerense? Nada de esto nos cuenta el Sr. Vila en la correspondencia referida. Lo que sí hace, y con razón, es lamentarse muy discretamente de que esa riqueza bibliográfica haya salido de España y no pertenezca á un centro español, si bien reconoce que, de no estar aquí, mejor que en cualquier otra parte está en «Jockey Club», de Buenos Aires.

De todas maneras, es sumamente lamentable que esos libros, en los que un día esparciera su inteligencia el hombre admirable y cuyas ideas contribuyeran á crear ó modificar quizá las suyas, tal vez á influir en sus actos, no permanezcan en el solar patrio del que fué su dueño, nutriendo de cultura los cerebros y formando el corazón de sus compatriotas de hoy. A más de que es también sensible no vean la luz pública los manuscritos inéditos que en la biblioteca de que se trata parece ser existen, aunque no fuese más que como curiosidades literarias referentes al gran polígrafo.

De Méjico.

Sigue en estado de anarquía.

El general Carranza ha expulsado de Méjico al diplomático que estaba encargado de la representación de España en aquella República. Por fortuna, dicho diplomático no había tenido ocasión de presentar sus credenciales. El asunto, pues, no tiene importancia ni evitará que se estrechen las buenas relaciones entre España y Méjico el día en que ese último país se establezca un Gobierno regular.

El odio que los Carranza y los Villa manifiestan contra España, á quienes tanto deben ellos, sus padres y sus abuelos, no existiría si España, durante el tiempo de su labor colonizadora, hubiera procedido con los indígenas americanos como obraron y aun obran los ingleses, los franceses, los holandeses y los norteamericanos con los de las respectivas regiones en que gobiernan.

