

## Un mahonés benemérito

CON este título publicó *La Vanguardia* de Barcelona, correspondiente al 15 de marzo último, un documentado trabajo del Doctor don José Armangué, que reproducimos a continuación, en el cual se patentiza que don Juan Monjo, natural de Mahón, fué el brazo derecho del insigne don Narciso Monturiol desde el verano de 1858, en que se construyó un pequeño *Ictíneo* por vía de ensayo, hasta el 1.º de enero de 1868, desgraciada fecha en que, a pesar de los repetidos éxitos conseguidos y de las innumerables dificultades vencidas, se tuvieron que abandonar los trabajos por falta de toda protección oficial.

Don Juan Monjo no fué solamente un constructor naval sobresaliente e ingenioso, sino que en la época de referencia era en Barcelona Profesor de Arquitectura naval (cátedra que abandonó para dedicarse en absoluto al desarrollo del invento Monturiol) y, además, es autor de una obra sobre la materia de construcciones de la cual dice el Doctor Armangué «que es única aun hoy en España en su aplicación a la construcción de buques mercantes y unánimemente reputada por los inteligentes de obra de positiva valía».

La REVISTA DE MENORCA tiene especial complacencia en la reproducción de estos datos, referentes al primer paso dado en el mundo por la ciencia náutica en la navegación submarina. Ellos honran altamente la memoria del ignorado hijo de esta tierra que, con menosprecio de todo egoísmo material, supo secundar la iniciativa del genio, personificado en el inmortal Monturiol; y honran no menos a los ilustres barceloneses que, en reparación del desvío de nuestros antecesores, perpetúan el recuerdo de los que, con su aislado esfuerzo personal, echaron la primera simiente de un invento que, si bien al servicio hoy de la destrucción y la matanza, tendrá seguramente, en un porvenir no lejano, destinos más elevados y de mayor trascendencia para el progreso de la humanidad.

La Redacción.

## Don Juan Monjo y el ictíneo Monturiol

---

Con sobrada razón renuévase ahora entre nosotros el recuerdo de Monturiol, haciendo, aunque tardía, bien merecida justicia a tan genial compatriota. Las hazañas de los actuales submarinos han venido a demostrar su importancia en la guerra, no siendo aventurado creer que las ideas de Monturiol, olvidadas o poco conocidas por gran parte de los españoles, habrán sido aprovechadas por los extranjeros, o les habrán servido, a lo menos, de base y punto de partida para obtener en su país los estupendos resultados que hoy admiramos, por supuesto, no bajo el punto de vista humanitario, sino científico. Pero al lado de Monturiol cabe señalar a otro hombre digno también de nota y que por cierto no merecía tampoco nuestro olvido; pues si aquél tiene en su favor las luminosas ideas que tan célebre le hicieron, es el segundo acreedor a nuestra atención por haber sido él quien, a las inmediatas órdenes de Monturiol, supo adaptar convenientemente sus ideas a la realidad. Nos referimos al ilustrado ingeniero don Juan Monjo, autor de la obra de *Arquitectura naval*, única aún hoy en España en su aplicación a la construcción de buques mercantes, y unánimemente reputada por los inteligentes de obra de positiva valía. Fué la labor de este hombre tan importante y de tal carácter sus trabajos, que debe considerarse su nombre ligado al de Monturiol, no siendo posible a nuestro juicio, sin manifiesta injusticia, loar como sobradamente se merecen los memorables trabajos de aquél, sin sacar a relucir el nombre del subordinado suyo, que tan acertadamente supo poner en práctica las felices concepciones del inventor.

Un sentimiento de justicia pone, pues, hoy la pluma en nuestras manos: el deseo de dar a conocer la no pequeña parte que tomó don Juan Monjo en el celebrado ensayo de navegación submarina, practicado hace diez lustros entre nosotros por el insigne Monturiol.

Para lograr nuestro objeto, no hemos de hacer más que po-

ner de manifiesto, ordenadas antes convenientemente, algunas de las numerosas notas que, facilitadas a nuestro ruego por uno de los deudos de don Juan Monjo, obran actualmente en nuestro poder.

Accediendo, en alas de su constante amor a la ciencia, a los repetidos ruegos de Monturiol, durante el verano de 1858 vemos ya a don Juan Monjo empleando las pocas horas que sus clases le dejaron libres, en los cálculos correspondientes a un pequeño *Ictíneo* que por vía de ensayo se construyó primeramente en aquella época. Era aquel *Ictíneo* movido a mano y sólo capaz para cinco tripulantes.

Animado por el feliz éxito que obtuvieron las numerosas pruebas que con él se verificaron, tras muchas dudas y vacilaciones ante la dificultad de reunir el capital necesario, y cediendo por fin a las instancias de algunos amigos suyos entusiastas por la idea, resolvió Monturiol continuar sus trabajos y dar amplitud al proyecto, intentando desde luego la construcción de un nuevo *Ictíneo* de mayores dimensiones que el primero y más a propósito para practicar en él las varias pruebas a que respecto a mecanismo motor, gobierno, flotabilidad, submersión, emersión y respirabilidad de su cámara atmosférica debería necesariamente sujetarse el aparato antes de dejar satisfactoriamente resuelto el complicado problema que se había sólo planteado en el primer *Ictíneo*.

Con este fin, en octubre de 1861, cinco años después de haber publicado don Juan Monjo su celebrada obra de Arquitectura Naval, solicitó Monturiol sus servicios con el empeño demostrado por la siguiente frase que se lee en carta de fecha 19 de agosto: «... Yo prefiero los servicios de usted a los de otros muchos, porque usted trabaja concienzudamente».

Una vez cerrados los correspondientes tratos, dejó sus clases don Juan Monjo, y se consagró por entero a la proyectada empresa. Tomó a su cargo la dirección técnica del segundo *Ictíneo*, en cuyo cometido dejó a la verdad bien demostrados sus profundos conocimientos en el arte de la construcción naval.

Dedicóse luego don Juan Monjo al trazado de los planos generales y de detalle del proyectado submarino; con arreglo a los mismos dirigió personalmente su construcción; cuidó des-

pués, como era natural, del modelaje, construcción y montura de todas las piezas que componían los diversos mecanismos de la nave; y él fué, en una palabra, quien en funciones de su cargo de técnico naval iba sucesivamente transportando al terreno de la práctica las felices concepciones del inventor en cada uno de los puntos a resolver durante el transcurso de tan memorable obra. Y en efecto, más de una vez hubo de hacer viables don Juan Monjo las concepciones de Monturiol, adaptándolas convenientemente a las necesidades marítimas y poniéndolas en armonía con las leyes y principios de la construcción naval.

En 22 de mayo de 1864 vino a adquirir don Juan Monjo la efectividad en el cargo de que se posesionara ya en 1.º de octubre de 1861, en virtud de la siguiente comunicación de aquella fecha: «Teniendo en cuenta las circunstancias que en usted concurren, y haciendo justo mérito de los servicios prestados por usted bajo la dirección de don Narciso Monturiol en la construcción de los dos Ictíneos, esta Gerencia ha acordado nombrar a usted Ingeniero de la Navegación Submarina con el cargo de *Subdirector de Construcciones de la Compañía...*»

El casco del segundo Ictíneo, cuya construcción dirigió, como hemos dicho, don Juan Monjo, medía 17 m. de eslora y 3 de puntal, ofrecía una cámara atmosférica de 29 metros cúbicos de capacidad, y era capaz para 20 tripulantes. Empezó su construcción en 10 febrero de 1862 en un tinglado de 30 m. por 12 levantado al efecto en diciembre de 1861 en el extremo del Muelle Nuevo de la Barceloneta; bajo la dirección también de don Juan Monjo fué botado al agua en 2 de octubre de 1864; y una vez ejecutados en él los trabajos suplementarios de construcción interior, quedó el Ictíneo dispuesto para la primera prueba de resistencia el día 6 de mayo de 1865. Verificada aquélla, acusó para el casco la resistencia suficiente para la presión correspondiente a profundidades de 50 metros.

Probada la resistencia del casco, que resultó sobradamente superior a la necesaria, pudo ya irse construyendo y montando en él, bajo la inmediata dirección de don Juan Monjo, los aparatos y máquinas necesarias para su estabilidad, nivelación, pro-

pulsión, gobierno, manejo y habitabilidad: vastísimo campo en que pudieron por cierto desarrollarse a su sabor las bellísimas iniciativas de Monturiol y la perfecta idoneidad de don Juan Monjo en darles forma práctica y acertada aplicación.

Muchas fueron en verdad las mejoras, a cual más importante, que introdujo Monturiol con su nuevo Ictíneo; innumerables y sorprendentes los inventos que aplicó a su buque, por mano de su inmediato subordinado técnico, aquel esclarecido genio, inventos mucho más de admirar aún, si se atiende a que datan de una época en que, apenas estudiado el problema de la Navegación Submarina, y casi en mantillas las industrias eléctricas, tan florecientes hoy, en nada pudo aprovecharlas Monturiol para sus trabajos. Sólo a un espíritu superior como el suyo es dable ahora seguir paso a paso sus conquistas, detallar debidamente los magníficos resultados que él obtuvo, y poner de manifiesto, exponiendo técnicamente tales inventos, la forma satisfactoria por demás en que logró obtener el inventor las indispensables condiciones de un buque sumergible: nosotros no podemos hacerlo ni nos atrevemos a ello, pues no es este nuestro objeto ni alcanzan tampoco a tanto nuestras fuerzas y aptitudes. Sólo nos permitiremos hablar, aunque muy a la ligera, del aparato motor que aplicó Monturiol a su segundo Ictíneo. El rudimentario motor *muscular* empleado en el de prueba fué substituído en el segundo por uno *a vapor*.

Después de pacíficos estudios y tras mil ensayos y tentativas logró por fin Monturiol, poniendo a contribución sus profundos conocimientos químicos, hallar para su caldera un combustible verdaderamente ideal, y tan adecuado a las especiales condiciones de una cámara cerrada, que constituye a nuestro juicio el mayor timbre de gloria de aquel ilustre catalán, su más feliz creación y un invento que bastaría por sí solo para inmortalizar su nombre. Añadamos ahora, finalmente, que en esencia se componía aquél de zinc, clorato de potasa y peróxido de manganeso, substancias que, merced a las reacciones químicas a que daban lugar, producían en el hogar, a la vez que una elevada temperatura que generaba el vapor en la caldera, oxígeno suficiente para la respiración de los tripulantes y aún para alimentar sobradamente las lámparas de la nave.

De los muchos inventos que a Monturiol debemos, es éste sin disputa el más célebre y portentoso.

Terminado el *Ictíneo*; vencidas satisfactoriamente una tras otra las innumerables dificultades que se le presentaban al inventor antes de lograr en su buque las indispensables condiciones de un submarino, una vez conseguidas en el *Ictíneo* una perfecta habitabilidad, una absoluta seguridad para la vida de sus tripulantes y la necesaria precisión en cuantos movimientos quisieran aquéllos comunicarle; resuelto ya, en una palabra, el problema de la navegación submarina, pudo abrirse para el *Ictíneo Monturiol* el periodo de pruebas de conjunto, sólo parciales hasta entonces y extrictamente limitadas a las indispensables para el sucesivo ensayo y perfeccionamiento de sus diversos mecanismos.

Transcribamos ahora aquí algunas fechas relativas a la construcción y pruebas de los dos *Ictíneos*.

28 junio 1859.—Es botado al agua el primer *Ictíneo*.

23 septiembre 1859.—Su primera prueba pública en Barcelona.

29 septiembre 1860.—Prueba oficial en Barcelona.

7 mayo 1861.—Prueba oficial en Alicante (prueba 54.<sup>a</sup>).

10 febrero 1862.—Empieza la construcción del segundo *Ictíneo*.

2 octubre 1864.—Lanzamiento del segundo *Ictíneo*.

6 mayo 1865.—Queda listo su casco para la primera prueba de resistencia.

12 mayo 1865.—Se sumerge dos veces el *Ictíneo* para observar el modo de desprenderse los cuatro lastres de inmersión y sus condiciones de equilibrio en la inmersión y emersión.

16 mayo 1865.—Se sumerge sin porta-lastres, con dos hombres para las espitas de aire y agua.—Por la noche experimento definitivo y satisfactorio de la luz de hidrógeno y oxígeno sobre cal con reverbero.

17 mayo 1865.—Nivelación definitiva del *Ictíneo*.

20 mayo 1865.—Submersión fuera del puerto a 30 metros de profundidad.

7 junio 1865.—Nivelación y submersión en el fondeadero.

8 junio 1865.—Submersión fuera del puerto a 21 metros de profundidad.

16 junio 1865.—Submersión a 23 metros de profundidad.

23 noviembre 1865.—Prueba de respiración dentro del Ictíneo. Dura tres horas. Oxígeno humoso.

29 noviembre 1865.—Segunda prueba de respiración. Dura cinco horas. Oxígeno transparente.

30 noviembre 1865.—Tercera prueba de respiración. Dura tres horas y media.

2 diciembre 1865.—Se disparan dos cartuchos de prueba con un cañón de 10 cm. cargado en el fondo del mar.

3 diciembre 1865.—Prueba satisfactoria de vaporización en hogar herméticamente cerrado.

21 diciembre 1865.—Desde su fondeadero el Ictíneo, cubierto por el agua, dispara tres cartuchos de salva.

28 diciembre 1865.—Frente la Puerta de la Paz se sumerge el Ictíneo, sube a escotilla cubierta, y dispara dos cartuchos de 750 g.

4 mayo 1866.—Prueba de resistencia de la cámara anular con plancha de cobre de 3 milímetros. A 70 m. de profundidad no hubo indicio de ruptura.

Julio 1867.—Móntase la caldera a bordo. Pruébanse las máquinas. Van bien.

22 octubre 1867.—Primera excursión del Ictíneo al vapor, navegando por la superficie.

A todas estas pruebas asistió don Juan Monjo en calidad de tripulante del Ictíneo para corregir luego después, en funciones de su cargo y de acuerdo siempre con las instrucciones de Monturiol, las deficiencias observadas en los aparatos que eran objeto del ensayo.

Los brillantísimos resultados obtenidos en aquellas pruebas habrían seguramente llamado en otro país la atención del gobierno; y declarando espontáneamente el proyecto de utilidad nacional, si no por otra causa, por razones patrióticas muy fáciles de comprender, lo habría desde luego prohijado, prestándole decidido su apoyo y protección; pero aquí nada de esto se hizo. Ni se dió en las altas esferas la importancia que realmente tenía el proyecto, ni se dignaron los gobernantes, desoyendo todo ruego, conceder a Monturiol el menor apoyo, ni siquiera la consideración y estima a que con su admirable invento se había hecho sobradamente merecedor.

Así, pues, falto de toda protección oficial, y desatendidos por completo sus justísimos ruegos al Gobierno, malográronse al fin los afanes y vigiliias de Monturiol y el sostenido sacrificio de modestos ciudadanos; viéndose por fin aquél en tan crítica situación pecuniaria, que en 1.º de enero de 1868 hubo de suspender los trabajos por falta de recursos y despedir definitivamente a todo su personal.

Separado por esta razón don Juan Monjo; perdidos, como a tantos otros sucedió, gran parte de sus honorarios y aún sus modestos ahorros empleados en la empresa, volvió a abrir sus clases, dejando antes completamente terminados todos los planos y cálculos correspondientes a un Ictíneo de guerra, que, como a última tentativa, ofreció Monturiol al Gobierno sin resultado alguno.

A raíz de su separación obtuvo don Juan Monjo el certificado de sus trabajos, documento que a guisa de nota final y como comprobante creemos conveniente reproducir. Dice así: «Narciso Monturiol y Estarriol, Gerente industrial de la Sociedad » «La Navegación Submarina» —Certifico: Que don Juan Monjo » y Pons, Profesor de Arquitectura Naval, natural de Mahón y » vecino de la presente ciudad, ha trabajado a mis inmediatas » órdenes con el cargo de *Sub-Director del Taller de la Com-* » *pañía y Encargado de la construcción de Ictíneos* desde 1.º de » octubre de 1861 hasta último de diciembre de 1867, durante cu- » yo tiempo ha dado pruebas de su capacidad y notable exacti- » tud en el desempeño de su cargo. —Y para que conste...»

Con lo hasta aquí consignado creemos haber logrado cumplidamente nuestro único propósito: dejar probada la importante cooperación de don Juan Monjo en los memorables trabajos de Monturiol, y justificar a la vez nuestra afirmación de que, aunque modesto y por muchos ignorado, fué realmente aquél uno de los más activos y poderosos auxiliares del célebre inventor de la Navegación Submarina.

Y ahora nos permitiremos terminar este escrito recordando que los notabilísimos inventos de don Narciso Monturiol y los meritorios trabajos de don Juan Monjo al llevarlos a la práctica no produjeron a uno ni a otro honores ni riquezas: sólo un nombre sin tacha y un alto ejemplo de laboriosidad y desinte-

rés pudieron ambos legar a sus familias. Los relevantes méritos de aquellos hombres, su fervoroso culto a la ciencia, los amargos sinsabores que en su trabajosa vida experimentaron, sólo un galardón han logrado que sepamos de nuestro mundo oficial: dar nombre a dos calles del barrio marítimo de esta ciudad, distinción merecidísima, y hecho por el cual, aún sin honrarnos con su amistad, plácenos felicitar de todas veras a don Francisco Magriñá. Concejal a la sazón de nuestro Ayuntamiento, él fué, según nuestras noticias, quien con acierto que le honra, tuvo la feliz idea de proponer hace algunos años el cambio de los antiguos nombres de dichas calles por los de dos ciudadanos tan dignos del aprecio público y de perpétuo recuerdo entre nosotros. Veamos, pues, en la distinción de que a ellos hizo objeto nuestra corporación municipal, algo así como el pago de una antigua deuda, un premio a sus desvelos, una reparación al pasado olvido de sus esclarecidos nombres y una muestra de reconocimiento ofrecida al fin por nuestros tiempos a los méritos y valía de dos hombres, si eminente el uno, notabilísimo el otro, y dignos ambos por entero de la estima y consideración de sus compatriotas.

**Doctor José Armangué.**

Barcelona, marzo 1915.



## Pro Minorca

### Carta abierta

Sr. don Antonio Victory Taltavull, Presidente del  
"Ateneo Científico Literario y Artístico de Mahón".

**Q**UERIDO Jefe y amigo: Sería faltar a las convicciones de siempre, si al llegar a mis oídos los últimos detalles de su inteligente y tenaz labor para dotar al puerto de Mahón de una defensa marítima eficaz, no le alentara con mi sincera felicitación. Bien sabe que llegar a la solución de este problema constituye la aspiración de los últimos 17 años de mi existencia, ligados con solidez a la vida menorquina; no ignora que en la prensa, en el libro, en la tribuna y hasta en la cámara regia he exteriorizado esta patriótica aspiración que, gracias a sus constantes esfuerzos, espero ver algún día convertida en ambicionada realidad; le consta que con el vivo colorido que nace de una convicción caldeada, he propuesto en documentos oficiales y defendido en el seno de Juntas técnicas la solución a mi entender más conveniente para llegar a nuestra común aspiración, y le parecerá natural por tanto que aunque alejado temporalmente de Menorca, recoja los latidos y efluvios que al corazón y al alma de esa isla imprime un grupo de buenos menorquines, laborando siempre hacia la reconstitución de la antigua *Menorca marítima*.

Nunca, en mi concepto, estuvo el terreno más abonado y mejor preparado que ahora para recibir una labor intensiva con esperanzas de fructificación. La Ley sobre habilitación de los puertos militares que no ha mucho se votó, los triunfos recientes alcanzados por armas navales muy discutidas y el haberse pronunciado ambas Cámaras abiertamente partidarias de las construcciones ligeras, han creado un ambiente favorable a la realización de aspiraciones que siempre tuve, y tantas veces concreté, para el inmejorable puerto de Mahón.

Aspirar a convertirle en base naval de primer orden sería un sueño patriótico que sólo puede saborearse olvidando la pe-

queñez y escasos recursos de Menorca y el estado financiero del erario nacional. No olvidemos que el ataque al puerto de Mahón no tendrá *en general* más objetivo que apoderarse de él para su disfrute, ya que es de suponer que, una vez rotas las hostilidades, nuestras fuerzas a flote se reconcentren y busquen su apoyo en una de las bases navales: es de presumir, por tanto, que no se tenga que operar en la primera etapa de la lucha contra un ataque sistemático que alcance desde el establecimiento de un bloqueo a muy grandes distancias, con actos sucesivamente más próximos que tiendan a inutilizar los talleres, depósitos y almacenes, sino frente a una operación ofensiva cuyo carácter distintivo sea el de *un ataque por sorpresa*. Este será rápido, quizá inesperado, y a tal concepto del ataque ha de responder el de la defensa.

En lo que afecta a la parte marítima, exige, ante todo, esta característica elementos defensivos que puedan ser rápidamente preparados para entrar en acción, sin infundir sospechas ni recelos, es decir, una defensa fija abundante en elementos, autónoma y con esmero atendida, en la que jueguen su principal papel las minas eléctricas y las independientes, harmónicamente combinadas, sin echar en olvido las baterías de torpedos automóviles que por su índole pueden prestar servicio de incalculable valor en el caso que nos ocupa. Confiar la parte que corresponde en esta rápida defensa a buques porta minas que no radiquen en el puerto de Mahón, sería malograr el éxito de la misma.

Estos elementos, salvaguardia de la defensa, si están organizados para funcionar rápidamente, no entrarán en acción, porque su sólo anuncio detendrá al enemigo y le obligará a una operación más prolongada: no funcionarán, precisamente por existir, como ocurre con frecuencia con todo elemento de coacción que cuando desempeña en toda plenitud su eficacia, es cuando, por existir precisamente, no hace falta que funcione efectivamente, obrando de manera virtual o existiendo *en estado potencial*.

Para esta segunda etapa de la lucha, *si a ella se llega*, precisa que albergue el puerto de Mahón una división de sumergibles y rápidos cazatorpederos, dispuestos para el fondeo y re-

cogida de minas, y como auxiliar imprescindible de estas divisiones, un buque mayor en el que radique la dirección de la defensa marítima, y pueda facilitar, si es necesario, recursos de personal y material. No debe olvidarse que el sumergible es arma económica en el coste inicial y altamente cara en el curso de su muy limitada vida; el empleo de la misma ha de ir aparejado a una cuidadosa y hasta exagerada previsión, y es por tanto quizá la que menos aconseja la eterna historia de nuestra burocracia nacional. En buques de otra índole, una administración burocrática y viciosa da lugar a constantes censuras por averías tan ruidosas como a veces insignificantes; pero cuando se emplean los submarinos, éstas se pagan siempre con generosas vidas, víctimas del cumplimiento de un mal entendido deber e inmoladas como consecuencia de agenos desaciertos.

Esta reflexión debe presidir la preparación de ese puerto para recibir a los sumergibles: varaderos, talleres, buque para salvamento, cuarteles para alojamiento de dotaciones, medio de hacer aguada, tanques de petróleo y depósito de combustible, almacenes que encierren abundantes pertrechos de los que ellos llevan a bordo, taller de electricidad y torpedos.... ni enumerarlos puedo; no es posible encerrar esta labor en los estrechos límites de una carta.

¡Adelante, siempre adelante hacia la realización de su obra, altamente patriótica, de defensa nacional! Los nombres del Teniente de Navío Cardona y del Capitán de Artillería Alvarez Cienfuegos que cooperan a ella, traen aparejada la más segura garantía de acierto; son espíritus jóvenes francamente abiertos a toda idea de progreso; son intelectualidades de las más salientes en nuestros organismos armados. Su inagotable laboriosidad, su reconocido talento, hacen que sean respetados sus nombres y siempre se abran paso sus muy autorizadas opiniones.

Que no le invada el desaliento ni le abandone la fe que hoy tiene en la próxima solución del problema, desea quien tanto espera de sus méritos y constancia. Su afectísimo s. s. y amigo q. l. e. l. m.

**Josè Riera y Alemañv.**

Badalona 14 abril de 1915.

(De *La Almudaina*, de Palma),

Carta del autor de  
"Mahón: Base naval avanzada"

Sr. D. Antonio Victory.

Presidente del Ateneo.

**M**i distinguido Jefe y querido amigo: Le supongo en poder de mi telegrama, reflejo pálido del agradecimiento y emoción que despertaran en mí sus cariñosas palabras a raíz de la última conferencia. Tanto para V. como para el Ateneo y amigos que me han distinguido de manera tan extraordinaria, guarda mi alma sentimientos que jamás podrán extinguirse. Si la vanidad pudiera tener en mí el más débil arraigo; si no me mantuviera en el pleno disfrute de un desapasionado juicio, al valorar la importancia que a mi modesta obra debe asignarse, fácilmente hubiera caído, víctima de la intensa fascinación de un homenaje que, por la significación de los elementos promotores y mantenedores, encierra en sí sobrados alicientes para perturbar y someter aún a los espíritus más ecuánimes y afianzados. Mas, afortunadamente, aun conservo el concepto justo *de la medida y del peso* y, por ello, aun cuando admita reconocidísimo el elogio y lo aprecie y estime en todo su valer, guardándolo en lo más recóndito de mi alma, haría traición a mi sinceridad si no le manifestara que el brillante resultado obtenido en este caso, debe buscarse, más bien que en los valores intrínsecos, en las circunstancias de relación y de ambiente, es decir, que para que las cosas quedaran propiamente adjetivadas, hubiera sido preciso *que el apuntador*, adelantándose a las candilejas y a *telón corrido*, hubiese dicho dirigiéndose al público: No debe olvidarse, señores, que estamos en Mahón, mejor dicho, en el cerebro de Menorca, que es este

Ateneo, que viene a ser todo él como una cátedra de voluntad y *menorquismo*; y en este ambiente cultural y patriótico se trata de un tema que es como nuestra propia esencia, porque bajo la férrea armadura de una doctrina generosa se vislumbra la aurora de un nuevo día, todo paz y sonrisas, en que la vida de nuestra Isla y, por ende, la propia nuestra, la de nuestros hijos, nuestros afectos, todas nuestras realidades, se verán ennoblecidas por las bendiciones de un porvenir y de un progreso como jamás fuera soñado.....

Con este breve exordio sería más comprensible el éxito obtenido, y al rumor de los aplausos que coronaron la lectura de mi modesto trabajo, sólo tendrían derecho a darse por aludidas la intención patriótica y la significación local.

A punto estuve, mientras lo escribía, de tocar esa trascendente cuestión local, que es la *cuestión toda*; mas, ante el temor de ser *demasiado veraz* en las acusaciones, abandoné la ruta que, por otra parte, me hubiera apartado de mi misión puramente técnica. Pero no dude V. que se me pararon ganas de brindar aquellos datos significativos, relativos a Malta, a los propietarios, agricultores, Cámara de Comercio y demás fuerzas vivas del país que tan interesadas deben mostrarse en la prosperidad y desarrollo de todas las fuentes de riqueza que atesora la patria chica; y el brindis hubiera sido oportuno por la asombrosa semejanza que en su origen presentaban aquellas Islas. Esta paridad de origen engendra, a su vez, una persistente interrogación contristante y que instintivamente trata uno de eludir. ¿Cómo partiendo de cosas tan similares, hemos venido a obtener rendimientos tan diferentes?

A mi modo de ver, el origen de desgracia tanta es de una simpleza desconcertante; porque yo siempre que saco este asunto a discusión conmigo mismo (y gusto con frecuencia del asunto y del contrincante) no podemos por menos de convenir, de común acuerdo, en que existe aquí un problema local, mejor dicho, *el único problema local de Menorca* que, aunque parezca paradójico el afirmarlo, no se siente en la localidad.

Bastaría para demostrarlo señalar que, mientras los anhelos regionales de engrandecimiento se disipan aislados al logro de concesiones o ventajas relativas a modalidades parciales de

la vida menorquina, tales como al desarrollo de la riqueza agrícola o pecuaria, a la protección de las industrias que en la Isla tienen arraigo, a la mejora de las comunicaciones, o a la implantación de nuevos centros culturales y educativos, se concede una atención puramente superficial al único beneficio positivo que encierra Menorca ¡oh grandioso *Port-Mahón!* y del cual, como del Sol, habian de irradiar más tarde todos los demás.

Muchas veces he pensado que se miró siempre el Puerto como si se tratara de una grandiosa finca comunal de recreo y lujo, cuya ponderación ante propios y extraños constituye para los naturales del país indudable y legítimo orgullo...; y nada más, de ahí no se pasa; es un sentimiento anti-positivista (sinónimo de suicida, en los momentos presentes de competencias y de intereses materiales) que no tiene su origen en el concepto de la posesión como fuente de riqueza, como cantera que garantiza la prosperidad y desarrollo del país, sino que esconde por el contrario sus raíces en un sentimentalismo estéril y vano, algo así como aquel que domina al prócer cuando percibe el elogio brillante y halagador, prodigado a sus propiedades de placer y *comfort*, tan inmorales en su aspecto social, como costosas e improductivas. Y ve V. cómo es el sentimentalismo ¡al fin latinos! el que una vez más ha operado nuestra desgracia; porque ni los elementos oficiales, ni los grandes propietarios, ni la opinión pública del país, tuvieron la visión clara de que en ese Puerto estaba encerrado el *negocio redentor* y, adormecidos por la leyenda de la maravilla, han ido labrando inconscientes su propia e inevitable ruina.

¿Habrá sonado ya la hora de que abandonemos esos sueños y, aleccionados por el ejemplo, nos demos a pensar que quizá los malteses deban el engrandecimiento y bienestar presente a la política positivista y utilitaria que aprendieran en la escuela de sus dominadores? Felizmente parece que nos encontramos en el origen de un resurgimiento que sería redentor, si no fuera ya algo tardío. Y digo esto, porque ahora, a toda prisa, nos esforzamos en tratar de borrar de un plumazo errores seculares que anidan en la esencia del alma menorquina. Porque en Menorca no ha habido ni hay nada de valor, nada que pueda considerarse como finca productiva más que el Puerto; y una

*finca-puerto* sólo puede ser buen negocio bajo dos aspectos: el comercial y el militar; pero un puerto que se abre en una roca pequeña y pobre, no admite la disyuntiva; si ha de ser algo, lo será en tanto que tenga valor militar; y aquí la providencia fué tan pródiga y sus designios tan precisos, que no sólo creó algo sin igual, sino que lo colocó en paraje único, como diciendo: «Creo una maravilla... y claro está que no necesitarás ni tienes derecho a pedir más».

Y aquí tiene V. una idea que podría servir de base a una interesante y verosímil leyenda mitológica que explicára cumplidamente la razón de la pobreza del suelo y de la carencia de todo recurso en Menorca; y ella misma serviría también para demostrar como la Naturaleza al crear a Mallorca más extensa y más productiva y atrayente, y en situación menos crítica, no pensó en darle valor alguno militar, puesto que la hizo agrícola, comercial, con innumerables bellezas y recursos, y se cobró todos estos beneficios, dándole peor situación y peores puertos, es decir, asignándole una importancia militar secundaria; y aquí tiene V. aún otra consecuencia, y ésta en verdad peregrina, que quizá el *almendrón* tenga la culpa de que Palma no pueda ser — por designio de los dioses — una base naval.

Es decir, que la naturaleza, al obrar como obró en Menorca, indicó imperativamente que creaba un puerto militar, porque si ese no hubiese sido su propósito, podría haber adoptado otra solución más ventajosa, o haber hecho la Isla mayor, más próspera, más rica, una isla hecha a la medida de un prodigioso puerto comercial, o, en caso contrario, debió haber trasladado dicho puerto a las vecinas costas de España, Francia o Italia, pues hemos convenido todos en afirmar que la Naturaleza es el emporio de la sabiduría, y no podemos en conciencia endilgarle el desatino que supone crear un puerto de fama mundial en una isla miserable, para dejarlo huérfano de todo valor militar o comercial.

Y con razón se podrá afirmar ahora que cometería *delito contra natura* todo aquel que ose despojar a Mahón de su misión originaria de base naval.

Pero parece como si los naturales de la Isla no se hubieran dado nunca cuenta de esta verdad; la masa del país marcha

encauzada por la estrecha senda de sus modestos, de sus pequeños intereses comerciales, agrícolas o industriales; cierra los ojos complacida a los deberes que su porvenir le impone y consume su precaria existencia, huérfana de todo ideal; las clases elevadas, aquellas que por sus talentos o prestigios debieran ser los educadores del pueblo, disipan sus energías en discusiones doctrinarias o de partidos que envenenan las pasiones, o bien, indiferentes y egoístas, desdeñan todo aquello que alienta más allá del círculo limitado de su vida regalada y apacible.

Así pues, la vida local toda se desarrolla a espaldas del Puerto de Mahón, que es como decir a espaldas de su propia finalidad.

Y aun hoy, en estos momentos que debieran ser de arrepentimiento y de acción, compelidos por la urgencia del remedio, en que se debate para ellos el dilema de *ser o no ser*; aun hoy, sacudidos por una campaña meritísima, patriótica, intensamente menorquina, aun hoy digo, se demuestra un empeño manifiesto en no interesarse lo más mínimo por nada que con los asuntos militares tenga relación.

Lo recuerdo perfectamente: se habla de Mahón en el tono despectivo del que remeda un cuartel abrumador; se experimenta una molesta sensación de ahogo que se hace dimanar de lo que se cree una super-guarnición; es una carga pesada, es algo exótico que no puede emparejar, que no podrá jamás fundirse con el espíritu plácido, sencillo, a veces rústico, de la población indígena que no quiere saber de guerras ni de aprestos militares, porque en su concepción simplista de la existencia, cree que todo ello supone odios, rencores y venganzas, que no pueden, que no podrán jamás tener arraigo en esos campos de paz que, con la monotonía de sus *tancas* rectilíneas, son como un símbolo de la labor diaria y de la finalidad vital.

Y sería empeño laudatorio tratar de investigar por qué suerte de evolución histórica hemos venido a parar, desde aquel tipo todo acción y lucha, desde el hondero primitivo, tan a tono con el alma guerrera del Puerto, a este otro, a la generación presente, modalidad francamente pacifista, que voluntariamente se divorcia de *la maravilla*, renunciando satisfe-

cha a la misión esplendorosa que la providencia le tenía señalada.

Existe en la historia de Menorca ésta como sombría nebulosa que guarda el misterio de algo insólito; él cambia los destinos de la Isla, y en él está, a mi juicio, el fundamento de todos los males presentes; y como el vicio es antiguo y se encuentra tan afianzado en el espíritu del país, se precisaría una violenta reacción que conmoviese a todos y los compeliere a una acción común, en defensa de sus intereses tan seriamente amenazados.

Pero, desgraciadamente, creo que hemos acudido demasiado tarde, para redimir el problema isleño, tomándolo desde sus orígenes.

No podemos contar con las *masas* que, por culpa de sus directores, perduran aun soñando con la *lluvia y el clover*, los dos únicos problemas verdaderamente regionales. Sólo queda que los elementos intelectuales de esa Sociedad que V. tan dignamente preside, y a la que yo llamaría «Sociedad de amigos del Puerto de Mahón», persista sin desmayo en su labor intensa y patriótica, porque hacen falta grandes reservas de energía, no sólo para vencer la indiferencia de los *de casa*, sino también, y muy especialmente, para defenderse de las cruentas acometidas que deben esperarse de las concupiscencias externas.

Además, nos encontramos en la época de las osadías; la guerra, con su trágica grandeza, satura hoy la tierra toda, constituyendo el único tema de actualidad, digno de nuestra atención; con desenfado se profetiza y se valora; según el matiz de las simpatías, se ensalza o se recrimina; y de concepto en concepto, de eslabón en eslabón, se examinan, analizan y debaten todas las modalidades, todas las variantes que de la guerra dimanen; y como la esencia del problema *guerra* es la resultante única de todos los problemas militares, todo aquel que se crea llamado a tratar el problema de actualidad ha de entrar forzosamente dentro del campo de aquellos estudios; desde el filósofo hasta el *cronista de salones*, a todos impone la guerra la inapelable necesidad de pensar y escribir en torno de ella, y todos estos abstemios de la milicia, por educación y temperamento, todos estos definidores y acaparadores de la mentalidad

pública, se ven impelidos de la noche a la mañana a dar su autorizada opinión sobre cuestiones que, por ser de índole bélica, desdeñaron siempre, y que ahora debieran respetar, dada su carencia absoluta de una sólida base de conocimientos. Pero ante la *actualidad*, se olvidan de los anteriores prejuicios; se apoderan a mano armada de un puñado de ideas, mal digeridas, y hacen de ellas fundamento de sus *acertados juicios* y de sus *definitivas* afirmaciones.

Ese señor que, en pleno Senado y refiriéndose a las cuestiones militares, afirma que *ya hoy las recetas no se escriben en latín*, es decir, que esos conocimientos están al alcance de todo el mundo, es la expresión más concreta y gráfica del espíritu de osadía imperante; y es claro, que a medida que ascendemos por la escala de las patentes de suficiencia oficial, esas osadías se hacen más agudas y, lo que es mucho peor, profundamente lesivas para los intereses de la Patria.

Por dondequiera que miremos nos saldrá al paso el atrevimiento y la incultura. ¿Usted cree que, excepción hecha de cuatro o cinco personas, que pudiéramos señalar con el dedo, existe alguien que sepa una palabra, por ejemplo, del problema-Mahón o del problema-Palma? ¿Dónde, pues, las aptitudes para comparar y elegir con acierto? ¿Es que la investidura política de una alta representación oficial capacita para dirimir, en una especie de dictadura técnica, todos los problemas vitales que puedan relacionarse con aquella representación?....

Crea V. que todo ello es muy triste. La conciencia profesional y patriótica se rebela ante tanta mediocridad y nos impele, en descargo de su responsabilidad y como consuelo para sus amarguras, a hablar de la manera más clara que nos sea posible, porque por muy veraces que sean nuestras palabras, no serán nunca lo transparentes y diáfanos que el caso requiere.

Los centros directores que podrían obrar sin necesidad de *pregonero*, parece como si desconocieran el peligro y, aunque a veces dan muestras de que su atención roza algún que otro aspecto del problema, no se acomete la obra con aquella resolución, con aquella *voluntad de hacer* y aquel deseo ferviente de dar cima a un plan meditado, amplio y eficaz, que de una vez nos sacara de este atraso y abandono a que nos con-

dujeran tantas ineptitudes y claudicaciones. En España, en donde hasta las cimas están emponzoñadas por el ambiente político, precisa operar la revolución *desde abajo*.

Nada de estridencias; nada que pueda trascender al sentido canallesco que aquí se asigna apropiadamente al concepto revolucionario; antes bien, debe ser la revolución redentora y mansa que acaudillan las ideas; pero de ideas en toda su pureza, sin ropaje que las vele, ni paliativos que le resten su acción imperativa; ideas y no palabras; y si no existiera más que una sola idea, con ella debemos golpear contumaces, hasta que la veamos adquirir una vida propia. Esto es lo que yo llamo la *forja térmica*, cuyo sentido no le explico, porque V. ya sabrá por sí solo desentrañarlo y, además, porque esta carta se hace interminable. Como sé que todas sus más *caras aficiones* de V. están reconcentradas en estos temas, me he permitido esta larga discusión, por la que le suplico me dispense.

Recibo con perfecta regularidad cuantos periódicos, notas, cartas, etc., tiene V. la bondad de enviarme: son como ráfagas de ventura que me divorcian momentáneamente con mi insignificancia.

Para V. en primer término, para Cardona y Padró, para el Ateneo, Ayuntamiento y, en una palabra, para todo Mahón mi agradecimiento es tan grande como mi presente desconcierto ante un homenaje que no merezco, del que no soy digno.

Quisiera que expresara V. a todos la sinceridad de mis sentimientos, así como a los Generales Gobernador y Ordóñez por las frases de benevolencia con que acogen mi trabajo.

Francisco A. de Cienfuegos.

Fábrica Nacional de Trubia 23 abril 1915.

## Mahón y sus comunicaciones con el puerto

**E**L primero del actual, a las nueve de la mañana, derrumbóse con gran estrépito la parte extrema de la calle Portal de Mar que daba vista al puerto y era el punto de enlace con las bajadas centrales a los Andenes.

Pudo ser día de luto para la población; pero las voces de alarma de algunos técnicos que, afortunadamente, pasaban por dicha calle, redujeron los accidentes personales a un corto número de heridos, ninguno de ellos grave.

El derrumbamiento estaba anunciado desde larga fecha. Nuestra pasividad musulmana lo ha dejado llegar, como deja que se vayan cegando las orillas del puerto, sin que alcancen a mover los ánimos y despertar energías colectivas las consideraciones que se desprenden de tan suicida actitud.

No es mi propósito singularizar responsabilidades; a todos nos alcanza algo de culpa, puesto que cada cual en su esfera ha consentido que llegara el accidente sin procurar evitarlo.

El pasado no tiene enmienda: sírvanos de experiencia para el presente y veamos entre todos de poner remedio a lo porvenir.

Y como alguien ha de romper el fuego en asunto de tanta trascendencia, doy el ejemplo, animado por un buen deseo, ya que no por mis conocimientos en la materia.

Edificada la Ciudad sobre el escarpado que domina el puerto, no tiene en toda su longitud el terreno que ocupa más depresión adecuada para la entrada, que la que se inicia en la plaza del Carmen y conduce al fondeadero de los vapores correos.

No serán jamás decorosas entradas a la población, ni vías cómodas para los transportes, la cuesta de la Alameda y la de Calafiguera, como tampoco llegará a serlo la Via de la Inde-

pendencia, casi inútil hoy por el peligro que amenaza el escarpado de la calle de San Nicolás y la angostura de las calles contiguas.

Mi estimado amigo, el distinguido Médico don Lorenzo Pons Marqués, en su obra *Geografía Médica de Mahón y su término*, premiada en 1913 por la Real Academia de Medicina de Madrid y, por vergüenza nuestra, menos conocida aquí que en la Península, dice en la página 94, tratando de las cuestas que enlazan la población con el puerto:

«Existen, además, otras varias para peatones, entre las cuales no puede dejar de consignarse la Rampa de la Abundancia, emporio del comercio mahonés hace pocos años y foco de inmundicia en nuestros días, rampa que ha sido, es y será durante muchos siglos la subida obligada a la ciudad, debido a su situación por todos conceptos favorable. Sin embargo, el abandono en que se la tiene y el aspecto de fealdad y pobreza de los edificios que la limitan no pueden ser más lamentables; a ellos se deben la impresión de desagrado que experimentan los forasteros que llegan por primera vez a nuestra población y el concepto, nada halagüeño, que forman desde el primer momento de la tan decantada limpieza de la misma».

«Existen varios proyectos de reforma de dicha rampa, formados por personas de reconocida competencia, proyectos encaminados a convertirla en una subida digna de la importancia de Mahón y cuyo único defecto es la cuantía de los gastos que deberían realizarse para llevarlos a la práctica».

«El del arquitecto señor Femenías es verdaderamente grandioso, haciendo necesario el derribo de todos los edificios que se levantan entre los escarpados que lateralmente limitan el terreno que fué barranco en los tiempos antiguos, lo mismo que de cuantos se encuentran en el trozo de muelle correspondiente y en la Plaza de la Pescadería, amén de algunas pequeñas expropiaciones en la calle Portal de Mar y en la Plaza del Carmen. En la extensa superficie resultante, traza el arquitecto mencionado una amplia y ondulada avenida para carruajes, con una acera a cada lado, avenida cuya pendiente no excede de 7 por 100 en todo su desarrollo. Este alcanza unos 500 metros. Los espacios comprendidos entre las curvas de dicha vía están ocupados por artísticos parques y los escarpados cubiertos por plantaciones rústicas, existiendo numerosas y amplias escalinatas para acortar el camino a los peatones».

«La realización de este proyecto, que merece ser estudiado muy seriamente por la Corporación municipal, no sólo cambiaría por completo el aspecto de nuestra ciudad, embelleciéndola,

sino que daría lugar al saneamiento de la parte más antihigiénica y PELIGROSA de la misma».

Aquellos a quienes estorba lo negro — que, por desgracia, van siendo muchos en esta población — háganse cargo alguna vez de que no es jugando o entregados al *dolce far niente* como los ciudadanos se hacen previsores y contribuyen al fomento de la cultura, a la observancia de la higiene y al bienestar, en una palabra, de su país.

La lección pudo ser bien dolorosa. Aprovechémosla para evitar nuevos percances, a la vez que, las manos en la masa, dirigimos nuestro esfuerzo colectivo, unánime, a lo que en la vida actual es de primera necesidad para toda población marítima y para todo puerto comercial: el enlace expedito y cómodo del puerto con la ciudad y con las vías generales de comunicación terrestre. Este es el alcance del problema planteado y, con su favorable solución, quedaría resuelto el embellecimiento de la entrada natural de la ciudad, a la vez que por las canalizaciones y desagües que exigiría la obra, se evitarían filtraciones nocivas a la salud pública y destructoras de nuestro subsuelo.

Hacen más urgente la mejora las circunstancias actuales. Cortada la circulación, hasta de peatones, por las rampas centrales y la del General, y por el escarpado de la calle de San Nicolás que debía ser la prolongación de la Vía de la Independencia; imposibles casi para el tránsito rodado las calles afluentes a dicha vía, la solución de continuidad entre la ciudad y el puerto aumenta cada día, como si tuviéramos empeño en divorciarnos de lo único existente en Menorca que puede procurar a la Isla vida próspera.

Y adviértase que la creciente incomunicación preséntase todavía más grave si se mira bajo el aspecto de las relaciones comerciales de Mahón con las demás poblaciones menorquinas. Todas las comarcas, todas las regiones del mundo civilizado que cuentan con un puerto comercial, se preocupan en que tenga fácil enlace con las vías generales de comunicación. Nuestro puerto, para comunicar con las carreteras que cruzan la Isla, sólo cuenta con la vía de la Independencia (pésima en su

arranque y cortada en su extremo superior por calles imposibles), la cuesta de la Alameda (comunicación que queda atascada en la estrechez de la calle de los Frailes) y la de Calafiguera (de pendiente superior al 7 por 100) que obliga a un rodeo de un par de kilómetros y al traqueteo de nuestros empedrados en toda la longitud de la población.

¿Es realizable el proyecto del arquitecto señor Femenías?

Desde luego abona su adopción, con preferencia a cualquier otro de los hasta ahora formulados, la técnica afirmativa de su menor coste, ya que en obras de tamaña magnitud debemos, por nuestra pequeñez, sacrificar la estética a la economía.

Aun así, sería locura pretender que de golpe se haga el milagro. Ni el Municipio está en condiciones de crear el capital necesario, ni hay que reincidir en la quimera de que el Estado puede enjugar eficazmente nuestras desdichas económicas, hijas — doloroso es confesarlo — de nuestra imprevisión.

Creo que, aunando esfuerzos e influencias legítimas, cabe obtener del Gobierno, en una u otra forma, algo que contribuya a hacer factible la mejora, no obstante las dificultades que opone la actual legislación de Obras públicas: el Gobierno no puede consentir la comunicación deficiente (casi la incomunicación) del puerto con las vías intrainsulares, máxime cuando parece resurgir en la mente de los gobernantes la visión de nuestros destinos, ante el presente conflicto europeo.

No dudo, de otro lado, que sería favorable la persistencia en construir el palacio de comunicaciones, precisamente sobre terreno que linda con la vía en proyecto, atendido que ello obligaría a derribos y cimentaciones de gran orientación y eficacia para la total obra.

Y de todos modos, en la posibilidad de alcanzar el fin deseado, juzgo que sería censurable emprender, con motivo del derribamiento de la calle de la Marina, trabajo alguno que no se someta rigurosamente, desde su comienzo, a las líneas generales y rasantes del plan que se adopte, porque las imprevisiones, si no de momento, se pagan ante la Historia.

**Pedro Ballester.**

## La juventud de Orfila

(Fragmento de una autobiografía inédita) (\*)

(Continuación)

El día 2 de mayo Murat bombardeaba a Madrid por orden de Napoleón; era la señal de una guerra que debía durar seis años, la que me privaba de mi pensión y cortaba de improviso toda comunicación con mi familia. ¿Qué hacer en semejante estado de angustia, nos preguntábamos Lacoma y yo, y cómo ganarnos la vida? El temor de vernos obligados a abandonar nuestros estudios y de tener que refugiarnos en un rincón de provincia, tal era la cruel perspectiva que apesadumbraba nuestras jóvenes almas; mas esta obsesión no debía oprimir mucho tiempo nuestros corazones: «Escucha, dije a mi amigo, en vez de pintar flores, vas a hacer retratos; conozco tus brillantes disposiciones, tú has nacido artista y no tardarás en poder subvenir a tus necesidades; prueba a ver, voy a servirte de modelo y me haces un retrato muy parecido; yo divulgaré tu talento, tendrás clientela, y en breve no estarás ya en la miseria. Por mi parte, daré lecciones de música, de inglés, de Física y de Química, y pediré a mi tío Cravino que acuda en mi ayuda con una subvención trimestral que le será en su día reembolsada por mi padre; pondremos nuestro pequeño haber en común, y, esperando días mejores, viviremos contentos como dos buenos hermanos.

Lacoma, aunque de un carácter irresoluto, no tardó en comprender que era preciso obrar y accedió a mis deseos; seis días

---

(\*) El fragmento de las Memorias inéditas de Orfila que damos a nuestros lectores, fué publicado a mediados de 1914 por M. Gabriel de Chapel d'Espinassoux, cuyas son las líneas que le preceden, en la *Revue Hebdomadaire* de París. La traducción ha sido hecha por el Profesor de idiomas de este Ateneo don Miguel Oliver Amorós.

después había terminado mi retrato, que todo el mundo encontró muy bien hecho y que era en efecto mucho mejor de lo que podía esperarse de un primer ensayo; a partir de este momento, todas las dificultades estaban vencidas por él, y ya estábamos convencidos que él no se moriría de hambre. Por lo que a mí se refiere, no tenía tampoco nada que temer, pues mi tío Cravino acababa de escribirme que me remitiría cien francos al mes. Desde el día siguiente abandoné el estudio de la Historia Natural y dejaba la calle Copreau para ir a alojarme cerca de la Escuela de Medicina, habiendo decidido matricularme y hacerme doctor, a fin de poder ejercer el arte de curar y encontrar en esta honrosa profesión un medio de vida.

Todo iba a las mil maravillas y estábamos disfrutando de nuestra mediana posición, cuando, a fines de septiembre de ese mismo año, llega a nuestro conocimiento la derrota del general Dupont en Bailén, vencido por el general Castaños; España es presa de la más horrible guerra y se nos dice que Bonaparte está furioso contra los españoles; el horizonte se entenebrecía para nosotros y, sin prever que pudiera sucedernos mal alguno, estábamos consternados en vista de las calamidades que pesaban sobre nuestra querida patria que nada había hecho para atraérselas; pronunciábamos el nombre de Tayllerand con admiración, porque sabíamos que se había opuesto tenazmente a la desdichada empresa de Napoleón. En eso José Bonaparte abandonaba el reino de Nápoles y se hacía rey de España; invitados por el príncipe Masserano a que pasáramos por su residencia para prestar juramento de fidelidad a nuestro nuevo soberano, cumplimos, no sin pesar, ese acto oficial el 5 de octubre de 1808; todo nos inducía a creer que íbamos a emprender de nuevo y con toda tranquilidad nuestros trabajos y que nada vendría a perturbar existencias tan obscuras; debía sin embargo ser de otro modo. «Vayan Vds. a la Prefectura de Policía, nos dijo el Embajador, allí se registrará su juramento y recibirán Vds. un salvoconducto; no tendrán Vds. que llenar ninguna otra formalidad.»

Apenas llegados a las Oficinas de la Administración de la Prefectura, se da principio a una serie de interminables formalidades; aquí uno de los dependientes toma nota de nuestra fi-

liación; más lejos se nos pregunta por el empleo de nuestro tiempo; otro garabatea unas líneas en la parte inferior de nuestro pasaporte; éste pone su párrafo, aquél sella nuestros papeles; en una palabra, se nos retiene desde mediodía hasta las cuatro. Luego se nos dice: «Entren Vds. en el despacho del señor Vera y todo habrá terminado.» Apenas nos encontrábamos a presencia de este jefe, cuando a su aspecto quedamos sobrecogidos de terror; una mirada severa de ese hombre desvaneció de súbito la alegría que experimentábamos de estar pronto libres de tantas diligencias penosas. «Conducid a estos señores al número seis», dijo Vera, con voz ruda, a uno de sus agentes. Abren una puerta, en el fondo de un pasadizo y cuando entramos, el agente nos dice: «Señores, quedan Vds. presos», a lo que respondo yo: «¡Demasiado lo estoy viendo!» En seguida se nos encierra y nos hallamos solos en un vasto compartimento en donde no había por todo mueble más que un mal catre. La imaginación más fecunda no podría inventar todas las conjeturas a que nos entregamos Lacoma y yo en aquel momento. ¿Qué delito habíamos cometido? ¿Por qué al ir a buscar un salvoconducto nos conducen a la prisión? ¿Habíamos por casualidad censurado, habiéndonos oído alguien, el acto impolítico que impulsó a Napoleón a devastar nuestra patria? ¿Eramos objeto de un espionaje en las calles y plazas públicas? ¿Habíamos sido injustamente denunciados, y qué iba a ser de nosotros bajo un gobierno despótico que nos expulsaría tal vez de Francia, si es que no nos condenaba a mayor pena? Tales eran nuestras lúgubres reflexiones cuando oímos abrir la puerta: «¡Silencio!» dije yo a mi amigo Lacoma, que nuestros rostros estén serenos como lo están nuestras almas. — Señores, dijo un empleado, tenemos aquí restaurant y pueden Vds. encargarse su comida; por otra parte, si conocen Vds. en París a algunas personas notables, diríjense a ellas para que vengán a reclamarles, y tal vez la autoridad consentirá en ponerles en libertad bajo fianza.»

Nuestra comida, como ya puede figurarse, fué todo lo frugal posible; pero, en cambio, escribimos una enorme cantidad de cartas, todas ellas apremiantes, con el objeto de hacer llegar cuanto antes un fiador poderoso que viniese en nuestra ayuda;

dos de mis cartas habían sido dirigidas a Fourcroy y a Vauquelin. Nuestra preocupación era grande y el porvenir se presentaba ante nuestra vista tan sombrío que considerábamos esas gestiones como inútiles, y en cierto modo como un mero recurso para consolarnos en nuestra desgracia. La noche se nos antojó tanto más larga cuanto que no pudimos pegar los ojos durante todo el transcurso de ella. A las cinco de la mañana se abre la puerta para introducir a un joven bastante mal vestido, pero que se expresaba muy bien, el cual, después de habernos saludado, empieza a despotricar contra el gobierno; blasfema contra el Emperador, se queja amargamente de la arbitrariedad que se ha cometido con él y quiere decididamente entablar conversación con nosotros; en seguida hago una seña a Lacoma, que comprende éste en todo su alcance; estamos convencidos ambos, con razón o sin ella, que el recién llegado es un agente de policía que quiere hacernos hablar, y nos callamos obstinadamente.

Dos horas después, se me ruega que pase al despacho del señor Vera, en donde entro temblando, creyendo que se trata de hacerme sufrir un interrogatorio; mas no, que soy yo el más dichoso de los mortales. Vauquelin está ahí vestido con el uniforme de miembro del Instituto, con la espada al cinto y luciendo todas sus condecoraciones. «Vengo a reclamar al señor, dijo a Vera, respondo por él; no perturbará nunca el orden del Estado. Me lo llevo. — Sea», dijo el jefe del gabinete. Me arrojo en los brazos de mi maestro y él me estrecha efusivamente sobre su corazón. A las siete y cinco minutos de la mañana estaba libre y conducía a mi casa a ese ser patriarcal, a este amigo de la juventud, a este sabio ilustre que acababa de prestarme tan señalado favor con una celeridad que doblaba su valor. «¿Cuáles son, pues, mis títulos para merecer una tan benévola amistad que tanto me honra, le decía yo, y cómo podré nunca agradecer lo bastante la extensión de semejante beneficio? Puede usted contar desde luego con un afecto ejemplar, mi vida entera estará consagrada a quererle y a contar sus alabanzas.» Yo estaba bien lejos de creer, ese día, que sería yo llamado, en febrero de 1823, a reemplazarle en la Facultad de Medicina de París, en calidad de catedrático de Química, al ser

él destituido por un partido político extravagante y bárbaro; al obligarme a aceptar su plaza, Vauquelin halló todavía ocasión de mostrar su grandeza de alma y de prestarme un señalado favor.

Aproveché mis primeros momentos de libertad para ir a casa del príncipe Masserano para contarle lo que había ocurrido y al propio tiempo recabar de él fuese a libertar a mi excelente amigo. Dos horas después, Lacoma me estrechaba entre sus brazos; ¡qué placer poder circular libremente por París! Lacoma me puso al corriente de lo que había sucedido desde que yo fui puesto en libertad: García, Bernardo, Gil y cien otros españoles por lo menos, habían sucesivamente llegado a la prisión; la mayor parte de nuestros compatriotas habían sido detenidos en la mañana del 6, por orden de Napoleón, irritado por el revés que las armas españolas habían hecho sufrir a sus ejércitos, a las puertas de Bailén; al montar a caballo para ir a batir a los austríacos, había dicho al Prefecto de Policía: «Ponga usted a buen recaudo y en el acto a todos los españoles que se encuentran en París; luego los irá distribuyendo uno a uno, o dos a dos, en diferentes ciudades de los departamentos.»

Y fué en efecto lo que se verificó por lo que a la mayoría de ellos se refiere, no quedando en París, como nosotros, más que unos pocos privilegiados; ¿qué habría sido de mí sin Vauquelin? Me hubiera visto obligado a abandonar mis estudios de Medicina, para ir a vivir en un rincón de provincia que no me habría ofrecido ningún recurso. ¡Lo que son los destinos de este mundo!

De 1808 a 1811, me entregué al estudio de las diversas ramas de la Medicina. Sufrí los exámenes del doctorado del 11 de mayo al 9 de agosto de 1811, y sostuve, el 27 de diciembre siguiente, mi tesis inaugural que tenía por título: *Nuevas investigaciones sobre la orina de los ictericos.*

En cada uno de mis actos de examen obtuve la calificación de *muy, sumamente o perfectamente satisfecho.*

(Continuará.)



## El *Turdus musicus* ensortijado

**D**IJIMOS en el BOLETÍN del 27 de abril próximo pasado:

«El día 5 de febrero último fué cazado en las inmediaciones de este puerto un *Turdus musicus* (zorzal) que llevaba en una pata un anillo de aluminio con la siguiente inscripción: *Ornith. Station. Salzburg 539/2*. El Ateneo dió cuenta de ello a la *Ornithologische Station*, Salzburg (Austria), sociedad que ha remitido, en consecuencia, al Ateneo un folleto con grabados, explicativo de las operaciones a que se dedica.»

Con notable retraso ha recibido el Presidente del Ateneo una carta del Director de la Estación, M. Ed. Paul Tratz, referente al asunto, la cual, traducida por el ateneísta don Carlos Moysi, insertamos a continuación:

Salzburgo 7 marzo 1915,

Distinguido señor:

Agradecido, acuso recibo de su apreciada de 24 del último mes.

El 24 de junio de 1914 di suelta en Kufstein, Tirol (Austria), como pájaro joven, al *Turdus musicus* con el anillo de aluminio n.º 539/2, catalogándolo en mi Estación Ornitológica de Salzburgo. Este individuo es el capturado en su hermosa isla, lo cual comprueba que a ella van a invernar los tordos tiroleses.

Con el objeto de que se formen Vdes. idea de los fines que se persiguen con el ensortijamiento de los pájaros, me permito remitirles un ejemplar de las Memorias correspondientes al año pasado, y hago promesa formal de mandarles las correspondientes al presente año.

Al propio tiempo he de agradecerles me den noticia de lo ocurrido con el *Turdus musicus* capturado. Si lo disecaron y ha pasado a enriquecer algúa museo, sírvanse detallármelo. Mi gratitud no tendría límites si consiguieran devolvérmelo; y muy agradecido quedaría también si alcanzaran Vdes. llamar

la atención de los cazadores de pájaros. para que en lo sucesivo no molesten los que encuentren con sortijas, pues tales pájaros no deben ser capturados en honor a la ciencia. Tal vez puedan Vdes. conseguir algo en este sentido mediante anuncios en los periódicos locales. Si esto sucede, sírvanse remitirme ejemplares.

En espera de sus buenas noticias sobre la suerte del *Turdus musicus* ensortijado, me es grato ofrecerme, etc.

**Hd. Paul Tratz.**

NOTA DE LA REDACCIÓN. — Aunque comprendemos que, atendida la forma en que se caza el zorzal en esta isla, es muy difícil salvar la vida a los ejemplares ensortijados que caigan en la red, trasladamos a los amantes de la ciencia, en especial a los diarios locales, el deseo del Director de la Estación de Salzburgo, que hacemos propio, y les rogamos propaguen entre los cazadores la conveniencia de que **no** maten tales ejemplares, si observan a tiempo el anillo, y de todos modos, vivos o muertos, los presenten al Ateneo donde recibirán una gratificación.

Hacemos extensivo el ruego respecto de toda clase de aves y pájaros ensortijados por Estaciones Ornitológicas.

---

## Bibliografía

---

Esponjas del Cantábrico. — *Parte segunda: III. Myxospongida. — IV. Tetraxonida. — V. Triaxonida.* — Por **Francisco Ferrer Hernández.** — Madrid, 1914.

En esta segunda parte del estudio de las esponjas del Cantábrico, se ocupa el señor Ferrer del numeroso grupo de las esponjas silíceas, comprendidas en el orden *Tetraxonida*, y de una especie de cada uno de los órdenes *Myxospongida* y *Triaxonida*, especialmente estudiados por el señor Linares. El total de especies comprendidas en este folleto asciende a ochenta y una.

Felicitemos sinceramente al señor Ferrer Hernández por esta nueva prueba de su laboriosidad y profundos conocimientos en tan importante rama de las Ciencias Naturales.

**L. P. M.**

