

Impresiones de Menorca

Conferencias leídas en el Ateneo Científico, Literario y Artístico de Mahón las noches del 24 de noviembre y 15 de diciembre de 1915 por el Capitán de Artillería don JOSÉ COTRINA FERRER.

(Continuación)

XI

El puerto de Mahón

Si recorréis la costa levantina de la Península y por azar, os ocurre hablar de Menorca, surgirá en la conversación el puerto mahonés como algo de importancia reconocida, de popular conocimiento; si os internáis en la Península hasta los pueblos más recónditos, cuando habléis de Menorca, os contestarán preguntando por el puerto de Mahón; si en cualquier lugar entabláis diálogo sobre los puertos notables españoles, sin que sea muy versado en Geografía nacional, vuestro interlocutor os enumerará, entre otros, el de la capital menorquina; si vuestra charla versa sobre defensa nacional la atención de los presentes se dirigirá presurosa a la ciudad mahonesa y os asediarán interrogando ¿está bien defendido el puerto de Mahón?

No por el cariño a la tierra de los isleños, no por afán de vanagloria local, sino porque la lógica adiestra los sentidos, saben los mahoneses que ese espacio casi vacío de barcos, que dos man-

díbulas de tierra abrazan, salpicado de isletas y bordeado de orillas que esmaltan las casitas de recreo, es una maravilla natural digna de la contemplación de los extraños. Pero que lo admiren los que lo han visitado, es cosa natural y de escasa significación. Lo que realmente acredita la alta notoriedad del valor del puerto, es la universalidad del conocimiento.

De él se ha hablado en libros, revistas y periódicos; por él han pasado hijos de las distintas tierras españolas que aquí han rendido el tributo militar a la Patria, y la historia lo ha estampado en sus páginas varias veces. Los españoles saben de su existencia y de su valor. Los extranjeros lo saben también y si los de casa no lo hubiéramos sabido los de fuera nos lo hubieran enseñado.

Porque dice mucho a la razón y se graba fuertemente en la memoria la codicia con que las grandes potencias han puesto sus ojos en esta isla y han venido a escribir en sus anales las páginas de tres dominaciones inglesas y una francesa. No vamos a comparar esas conquistas estratégicas de la Edad moderna con aquellas medioevales en que los Reyes de la Reconquista plantaban en Menorca el pendón aragonés al objeto de domeñar a los sarracenos e incorporar a las tierras cristianas estos pedazos desprendidos por la Naturaleza del macizo peninsular. Para los aragoneses era toda la isla con sus habitantes, sus cultivos y su fauna, lo que constituía su objetivo. Ellos sentaron aquí un régimen de vida, implantaron algo de sus costumbres y sus Reyes otorgaron fueros a las poblaciones, pero no fué el puerto mahonés lo que les atrajo, con todo y haberlo utilizado algunas veces, fué su móvil el someter al imperio de su dominación una tierra que como ibérica consideraban.

Ingleses y franceses, en cambio, hubieran codiciado a Menorca aunque geográfica y políticamente hubiera pertenecido a cualquier nación. Vieron en ella un puerto colocado en excelente situación estratégica y conquistaron la isla por esa sola y exclusiva razón. A los aragoneses la posesión de la isla no les significaba gasto alguno; a los extranjeros les ocasionó dispendios enormes de los que sólo en el orden militar podían encontrar compensación.

Pues bien, este puerto hace más de un siglo que ya no lo ocu-

pan los navíos de nación extraña y en su arsenal y en los barcos de su matrícula y en las fortificaciones que lo defienden, ondea la bandera roja y gualda. ¿Qué es hoy el puerto de Mahón?

¿Qué es hoy ese puerto, que albergó en su seno las escuadras de las más poderosas naciones, que meció en sus aguas bajeles y navíos de los pueblos más antiguos, que presencié las depredaciones piráticas de Barbaroja, que prestó agradable estancia a los barcos de Pedro III el Grande y recibió a las naves libertadoras de su hijo Alfonso, que fué visitado por Soberanos nacionales y extranjeros y codiciado por los pueblos que se disputaban la supremacía europea; que fué testigo de los sensuales desvaríos de Ladi Hamilton y Lord Nelson en la *Quinta de Oro* y que vió en fin, inscribirse en sus matrículas centenares y centenares de barcos, flota pujante que aportó a la Isla de Menorca en sus continuos y largos viajes, un acopio de trabajo y un venero de riqueza? ¿Qué es hoy ese puerto? Tal es la pregunta que la actualidad dominada por las impresiones de la terrible conflagración europea, pone en labios de cuantos fijan su atención en los puntos más salientes de nuestra defensa nacional.

Como puerto comercial, el de Mahón ha perdido casi toda su importancia con la navegación a vapor que ha reducido las escalas y las arribadas forzosas. Ha sido el vapor en el mar lo que en tierra el invento de los medios rápidos de locomoción; toda la vida que las etapas de diligencias y conducciones proporcionaban a los pueblos, ha desaparecido con el tendido de redes ferroviarias que han acortado las distancias hasta lo casi inverosímil. Con la aplicación del vapor a la navegación, se han acortado las distancias por mar y se han disminuído las escalas. Hoy, Mahón, no es escala de ninguna línea. Las arribadas forzosas son pocas en número, por lo mismo que las grandes violencias del golfo de Lyon, suelen salvarse forzando la máquina para rendir viaje pronto en las cortas travesías entre las naciones del mar que las islas Baleares presiden. Las necesidades del comercio no exigen, por otra parte, un gran movimiento marítimo y así resulta que han pasado a la Historia y sólo son objeto de recuerdo, aquellos panoramas del puerto lleno

de embarcaciones y los muelles de tráfico, que tantas veces hemos podido contemplar. La salvación del puerto, desde el punto de vista civil, está en el desarrollo de las industrias marítimas y en el establecimiento de depósitos francos. Sin ello, otra solución parece difícil.

¿Pero ha perdido importancia desde el punto de vista militar? Empleemos un símil burdo para lograr la contestación. No hace muchos años la *onza* era una moneda de inestimable valor que se tomaba, en cierto modo, como unidad de medida monetaria. Vino el sistema actual y ya no se cuenta por onzas. Parece como que la onza esté de baja, y no cabe duda, que, como tal medida, ha desaparecido por completo. Pero ¿el valor de la onza, la importancia de la onza no es la misma que antes? El puerto de Mahón era un tipo de puerto en la época de los barcos de vela, pero ¿dejará de ser un gran puerto hoy porque la navegación de vela se haya substituído por la navegación a vapor? ¿Habrá cambiado de sitio? ¿Estará menos abrigado de los vientos? ¿Sus costas N. y S. tendrán menos emplazamientos para sus fortificaciones? La Estrategia, ciencia inmutable, es la que define la importancia del puerto mahonés, de un modo matemático y claro que relacionándose con los elementos de ofensa y defensa de la época, para ser aprovechable o dejar de serlo. ¿Si en períodos de la Historia, en que los barcos eran menores, los cañones de menos potencia y las armas de no tanta perfección, este puerto era superior a otros, cómo no lo ha de ser hoy que los inconvenientes de los otros puertos se han acrecentado por virtud de los adelantos de las industrias de guerra?

Es de lógica indiscutible que Mahón, desde el punto de vista militar, sigue siendo importante y digno de que se le preste atención. Mahón es el extremo de un brazo peninsular que avanza en dirección del ángulo formado por Francia e Italia y aproxima a la vez a las islas de Córcega y Cerdeña. ¿Qué importa que ese brazo sea deforme y se hunda a veces en el Mediterráneo, si por los canales que deja entre sus salientes, no puede maniobrarse sin el peligro y constante amenaza que éstos indican? Mahón es el centro de una circunferencia cuya periferia la constituyen tierras españolas, francesas, italianas y africanas. ¿Cómo negar que su posición

es, a la vez, de inestimable valor para la ofensa y la defensa? Mahón es la amenaza constante del litoral levantino de la Península ibérica. Si este litoral fuese recorrido por un ejército invasor, no podría ser socorrido por mar, sin el permiso de la isla de Menorca. Mahón es, en fin, el único puerto militar natural del Mediterráneo, salvado el de Cartagena, que ofrece abrigo a las naves grandes, facilidad de entrada y salida a las pequeñas y profundidades enormes para la maniobra de los sumergibles. ¿Cabe pensar aún, si es o no importante el puerto de Mahón?

Pues, sin embargo, hay espíritus meticulosos que ponen sus pelos a este regalo que ha hecho la Naturaleza a la isla de Menorca. Que si es pequeña la isla, que si se la puede bloquear y rendir por hambre y que si no ofrece posiciones suficientemente alejadas de los arsenales y almacenes para avanzar la defensa lo suficiente a asegurar su indemnidad. La pequeñez de la isla no es dificultad de ningún género. Menor es la de Malta, y el capitán Cienfuegos demostró cumplidamente que Inglaterra ha hecho de ella una temible fortaleza. El temor del bloqueo es la resignación a la indefensión perpetua de nuestro país. Porque, ¿es que nunca vamos a tener barcos que nos libren de semejantes peligros? La falta de posiciones avanzadas, es la agudización del ingenio para poner inconvenientes al puerto mahonés. ¿Acaso de ese defecto no se resienten los puertos que pudieran ponerse en parangón con el nuestro? Es, se dice, que la artillería de las naves de guerra ha aumentado en alcance, potencia y precisión de un modo asombroso. ¿Es, acaso, que no se construyen cañones más que para los barcos? ¿Es, por ventura, que el alcance, potencia y precisión de las piezas de tierra no pueden ser tan grandes y tal vez mayores que iguales características de las piezas de mar?

No discutamos más la importancia de lo que es evidente, y pensemos en el día que de este refugio hermoso se haya obtenido el mejor aprovechamiento posible.

Séanos lícito hacer una observación. Ignoramos si los mahoneses, aun conociendo perfectamente el obsequio que han recibido de la Naturaleza, saben darle o quieren darle toda la debida importan-

cia. Creemos que no lo defienden con el debido calor e insistencia. Triste es confesarlo. El curso de 1914-1915 en el Ateneo se ha caracterizado por una campaña en favor del Puerto. ¿La ha secundado el público? Debemos decir que no. Antes la ha mirado con triste indiferencia; a oír a los señores Cardona y Cienfuegos no ha acudido suficiente público para llenar la pequeña sala de actos del culto Centro y la labor en la Prensa local en pro de tema tan interesante ha sido modesta.

Pero es tal el imperio de lo indiscutible, que creemos se reparará pronto la injusticia que proclama la gráfica frase, pronunciada por el alto personaje que ocupa hoy la Presidencia del Consejo de Ministros, en reciente visita a esta isla, al afirmar que no pudo hacer más la Naturaleza ni pudieron hacer menos los hombres. Fuera de aquí, se ha pensado en el puerto de Mahón con algo más que curiosidad, y en obras y revistas se ha estudiado el problema, siendo tal vez el último en ocuparse de tan interesante tema, el Tratado sobre *Los modernos barcos submarinos al alcance de todos*, por don Enrique Moreno de Torres, que asigna a Mahón una de las cinco estaciones navales de flotillas, que podrían formar la base de la defensa con tal género de barcos, de los que corresponderían a la proyectada estación cinco submarinos, tres torpederos y un buque protector.

Creemos, fundadamente, pues, que se verá pronto realizado el ideal de dar efectividad práctica al valor de este Puerto, habilitándole militarmente para que rinda a la Nación el provecho que dan lugar a obtener sus excelentes condiciones estratégicas y tácticas. Que así sea y que, en el Ateneo, puedan felicitarse de haber dedicado una interesante parte de su labor a objetivo de tan alto patriotismo.

XII

Cosas grandes y pequeñas

EN mi último viaje a la Península, en septiembre del año actual, tuve ocasión de visitar la ciudad de Castellón de la Plana, capital de tercer orden, cuya latitud es la misma de Mahón aproximadamente, su clima muy parecido, con algo de analogía en sus costumbres a las de este país y por la que siento especial afecto tanto por razones de familia, como por haber visto discurrir en ella felices años de mi vida.

La impresión que obtuve en mi visita quedó consignada en unas cuartillas que publicó *Heraldo de Castellón*, notable diario que puede figurar entre los mejores de provincias y fueron reproducidas por el no menos importante periódico *El Clamor* de la misma localidad.

La ocupación habitual de los castellonenses, base de la riqueza local, es la agricultura y el hermoso campo de la Plana, cultivado con esmero es un manto multicolor que extasía la vista del visitante. De este primero y principal venero de la Plana, nacen algunas industrias de entre las que descuellan dos; la confección de naranjas y la alpargatería. La confección de naranjas, como con locución impropia se denomina a la preparación de las naranjas para la exportación, es una verdadera industria a la que sirven de auxiliares la carpintería y la papelería, y en la que encuentran trabajo millares de mujeres ocupadas en clasificar el hermoso fruto por tamaños y calidades, en envolverlo en papeles de plata y seda y en empacarlo con arte en cajas de distintos compartimentos y de varios tamaños para dejarlas en disposición de ser transportadas a las estaciones de ferrocarril o más generalmente a los puertos de embarque.

La fibra del cáñamo sometida a una elaboración especial produce el cordón que debidamente arrollado constituye la suela de

las alpargatas. Innumerables obreros de ambos sexos ganan el sustento con esta ocupación, que perpetúa el recuerdo de las antiguas ruecas, a cargo de las mujeres dedicadas a su labor, muchas veces en las puertas de sus casas, animando las calles espaciosas de las afueras de la población.

Tal vez por el predominio de estas industrias agrícolas, o por las costumbres de la localidad, es por lo que era frecuente oír a mucha gente que había visitado Castellón, que se trataba de un pueblo grande. Ello da pie a mis aludidas cuartillas que voy ahora a reproducir, a reserva de explicar seguidamente, porqué en estas impresiones de Menorca, intercalo una impresión de la Plana. He aquí esta última:

«*Un pueblo grande.* — No sé si con intento despectivo o con modesta apreciación de su importancia, suele oírse de Castellón que es un pueblo grande.

Sea. Ese pueblo grande suelo visitarlo de cuando en cuando. Había transcurrido algún tiempo desde mi última visita y ahora acabo de dar un paseo por sus calles y alrededores. Un paseo ligerísimo en el que me he enterado de lo que es un pueblo grande. Y he visto, con asombro, que en una localidad donde la magnitud supera a la calidad, a juzgar por el calificativo, se tiene resuelto el problema del agua, están las calles principales asfaltadas y las restantes adoquinadas, luce en todas el alumbrado eléctrico en potentes focos pendientes de artísticos brazos y columnas en algunas; hay parterres deliciosos en las plazas de importancia; existe un teatro que ya era orgullo de los *pueblerinos* y hoy con la renovación de que se le ha hecho objeto es de legítima admiración para los extraños; se alza un soberbio palacio para la Diputación provincial; se albergan en edificio hermosísimo, interior y exteriormente, la Caja de Ahorros y el Monte de Piedad; se ofrece a la cultura uno de los más espléndidos locales que en España existen para Institutos de 2.^a enseñanza; en la típica plaza de la Constitución, frente a un palacio donde de antiguo tiene el pueblo su Casa Consistorial, se levanta la cubierta elegante de un mercado construido y ordenado con arreglo a los más adelantados tipos de la clase,

acompañándole de mercadillos accesorios en las plazoletas inmediatas y por si algo faltara, el Casino principal se remoja y los castellanenses dan a sus casas una presentación en que se hermanan el buen gusto y la comodidad.

Y para vestíbulo de la urbe los paseos frondosísimos de anchas y bellas avenidas saludan al visitante, poéticos y risueños, ofreciéndole el recreo de sus estanques, los aromas de su arboleda y la esplendidez de su vista.

Todo eso y mucho más he encontrado ahora en Castellón.

Tal debe ser el tipo de un pueblo grande... tan grande que casi todo lo apuntado ha sido hecho, sobre poco más o menos, en tres años.

¿No es verdad que eso de pueblo grande parece una transposición de palabras? Yo creo, que al hablar de tal manera quiere decirse que Castellón es un gran pueblo.»

Hasta aquí lo transcrito. Ahora debe añadirse algo que se quedó en el tintero y algo que ha sido de más lenta elaboración. Una impresión adquirida en veinticuatro horas, de día festivo por cierto, no podía extenderse a muchos puntos. Pero el estar al tanto de la evolución ciudadana de la cabeza de la Plana, me permite aumentar a las dichas, algunas notas más.

Hace treinta años Castellón tenía una población de veinticinco mil almas; hoy viene a ser de unas treinta y cinco mil. El número de escuelas municipales en este lapso de tiempo ha ascendido de seis a cuarenta.

La transformación del impuesto de Consumos es obra de hace seis u ocho años. Ningún substitutivo afecta a las clases pobres. La caridad pública sostiene un Comedor, para los indigentes. Ello ha extinguido la mendicidad.

El problema del agua está resuelto en tal forma, que produce mil doscientas pesetas mensuales al Erario municipal y no es gravoso para el vecindario.

La municipalización de la luz eléctrica ha hecho descender el precio del kilovatio a 35 céntimos.

Y basta con lo dicho. Volvamos ahora a Menorca. O si se quiere a Mahón.

¿Estas cosas verdaderamente grandes no pueden hacerse aquí? Porque si es posible realizarlas, no debe perderse tiempo en ello. ¿Cómo se han conseguido en Castellón? De un modo muy fácil. Olvidando todo género de rencillas políticas al tratarse de la administración comunal, ofreciendo los vecinos su cooperación absoluta al Ayuntamiento cuando de mejoras urbanas se trataba y estableciendo una estimulante competencia entre entidades y propietarios para obrar en el mayor provecho y embellecimiento de la población. Y si estos procederes son posibles aquí, también serán posibles sus beneficiosas consecuencias. Así se explica que el Ayuntamiento de Castellón haya logrado un éxito al contratar un empréstito que ha facilitado las grandes obras públicas y la municipalización de la luz y el agua. Y así se explica que el vecindario de calles y plazas haya contribuido con el Municipio a las reformas de las vías públicas. Y cuenta que no se trataba de un Ayuntamiento rico, cuando la transformación intensa comenzó, sino de un pueblo decidido a mostrarse digno de sus grandes arrestos.

Y mucho hay que hacer aquí y mucho se puede hacer, cuando haya el decidido propósito de salvar todas las dificultades y hacerlo.

Hoy en Mahón, los ramos de policía urbana, beneficencia y sanidad, no dejan nada que desear, antes bien son admiración de los extraños y orgullo del propio pueblo. No sé si me he excedido al hablar de la beneficencia, pues, aunque pocas, van extendiéndose algunas manos que imploran la caridad pública, pero su escaso número hace que se mantenga, siquier sea de un modo relativo, el buen concepto que Mahón inspira en ese orden de la vida urbana. Es de rigor, no obstante, tributar un aplauso entusiasta a la institución de las guarderías de párvulos. Sensible es, que no pueda decirse lo mismo del alumbrado; éste es el estrictamente preciso para que no padezca la integridad física de los transeuntes, pero ciertamente, no dará a la ciudad el brillante título de luminosa, ni siquiera el más humilde de clara. La simulación de focos eléctricos que en algunos parajes se ostenta, merced a la envoltura grande de las bombillas, es de mal disimulada pobreza aparente. El ramo del alumbrado es, pues, un ramo sencillamente aceptable,

pero nada más. Ahora bien, si del alumbrado público pasamos al privado, tendremos derecho a lamentar el excesivo precio del kilovatio, que erige la luz eléctrica en verdadero artículo de lujo. El Ayuntamiento de Castellón, montando una Central por su cuenta, en competencia con otras dos empresas productoras de energía, ha hecho descender ese precio, que aquí es de 99 céntimos, a 35, y espera reducirlo a 15. ¿No sería cosa digna de meditarse una mejora de tanta trascendencia?

Siendo tan grande como es el afán de instruirse de los menorquines y mereciendo tantos elogios la labor cultural que desarrollan bastantes entidades oficiales y particulares, no está, sin embargo, atendida la instrucción primaria en la extensión que exige una tan importante atención. Para que el número total de escuelas nacionales alcanzase la debida proporción con el número de habitantes de la Isla, sería indispensable aumentar, por lo menos, en diez establecimientos de instrucción primaria los hoy existentes en Menorca, de los cuales la mitad sería escasa para lo que corresponde al término municipal de Mahón.

Por el embellecimiento de esta ciudad se trabaja con laudable interés; lo prueban así los intentos de hermosear algunas plazas con pinos y con palmeras y la tendencia marcada a variar el estilo arquitectónico dominante, en las nuevas edificaciones o en la reforma de las antiguas, desterrando las fachadas lisas, ajustadas a un patrón único, para adornarlas con algunos rasgos artísticos que, si hoy rompen la monotonía, con el tiempo señalarán una pauta general. Pero esto no es todo; han de mejorarse los sitios de esparcimiento; el paseo de Isabel II no tiene nada de particular y sólo la situación y la música que allí deja oír sus sonos, le proporcionan alguna concurrencia; hermosearlo, dotándolo de iluminación permanente con soportes elegantes y de buen gusto; substituir el cercado actual por una verja metálica y con arte construída y disponer para la música un templete que no desdiga de los que tanto lucen en otras localidades, serían reformas que harían que el paseo pudiera mostrarse al turista; hoy no es, ni mucho menos, uno de los parajes dignos de llamar la atención.

Las preferencias de muchos habitantes de esta ciudad se guardan para la carretera de San Luis; ella es el paseo más concurrido en invierno, en las primeras horas de la tarde. Pero al paso que se va edificando, aquella vía pierde el carácter de paseo y el carácter de carretera. ¿No habría medio de impedir que siguieran alzándose modestos edificios a uno y otro lado materialmente pegados a la vía? Porque es el caso que aquello va pareciendo una calle y perdiendo su atractivo. No puede pedirse a los propietarios que levanten edificios del buen gusto y elegancia de la Villa Luisa, pero sí sería de desear que todos los que se construyeran en lo sucesivo distaran, por lo menos, cinco o seis metros de la carretera y no estuvieran unidos entre sí, para que se conservara el carácter de paseo y para que los jardincillos intercalados entre la vía y la obra fueran elemento de ornato. ¿Que es esto, mucho pedir? Pues, hacer de ello lo que se pueda y tender a conseguirlo. Todo menos seguir el sistema actual, que es sencillamente lamentable.

La importancia y extensión de la Ciudad reclaman la organización del servicio y cuerpo de bomberos, tan necesario en muchas ocasiones, como se ha visto recientemente en que ha habido que recurrir a auxilios ajenos al Municipio, que tal vez no hubieran sido precisos, de haber contado con recursos propios.

Muchas cosas grandes y pequeñas han de llevarse a cabo en Mahón y, sin duda, se realizarán con el tiempo, pero es preciso emprender los trabajos para conseguirlos o disponer lo necesario para que se realicen. En ellas han de intervenir todos, Gobierno, Municipio, empresas de servicios públicos y los particulares. Porque la edificación de la Casa de Correos, la construcción en forma artística y cómoda de un paseo de acceso a la ciudad desde los muelles, que substituya a la antiestética y molesta Rampa de la Abundancia; el aseguramiento para prevenir de futuros peligros toda la roca en que la población se asienta, en la parte que mira al puerto; el hacer un paseo marítimo que llame la atención algo más que el desierto y algo retirado de la Alameda, paseo que tal vez podría comunicar a Mahón con Villa-Carlos por la orilla del mar, y abrir una vía que parta en dos la enorme manzana, quizás la

mayor de España, que limitan las calles de Deyá, San Jorge' Cos de Gracia, Gracia e Infanta. Esto se nos ocurre de momento, y no dudamos que habrá algo más que por ser grande parece de difícil realización, pero que se realizará con decidido empeño en lograrlo y noble desprendimiento patriótico para conseguirlo.

Otras cosas pequeñas, habrían de gestionarse también; es una de ellas la publicación en carteles y programas de espectáculos de los precios de los mismos; es muy molesto encontrarse sorprendidos con un aumento de los clásicos *precios de costumbre*, en el preciso momento en que se lleva la mano al bolsillo para pagar el importe de las localidades que se han pedido en la taquilla.

Sería fácil también y convendría hacerlo, anunciar en sitios públicos y visibles, las alteraciones del itinerario de los vapores correos que hubieran de zarpar de este puerto o llegar a él, cuando los temporales o alguna otra causa alterasen la normalidad. Sería este un servicio que el público agradecería mucho; ello, hecho con alguna anticipación, evitaría apremios e ignorancias de consecuencias siempre sensibles.

Igualmente podría gestionarse que la recogida de la correspondencia en los buzones fuera armonizada con esas alteraciones de los itinerarios, para que no se viera el público en casos análogos al que a mí me ocurrió en cierta ocasión, de haber de descender al muelle a las ocho de la noche para depositar una carta, porque a las siete y media se había efectuado el transporte de la correspondencia al vapor correo que debía zarpar a las seis de la madrugada siguiente.

¿Se corregirán las deficiencias pequeñas? ¿Es que subsisten por indiferencia del público? Si es así, deben corregirse aun a despecho de los que se beneficien con ellas. Y si no se hace así, bueno será irnos despidiendo de todas las ilusiones para el Porvenir.

Envío

Queridos oyentes:

QUEDEN en las expuestas mis impresiones sobre esta Isla. Para entreteneros, si lo he conseguido, o para cansaros, en el contrario caso, con ellas hay bastante. Yo no os puedo decir si serán las últimas a la vez que son las primeras. Si hay ocasión, motivos no faltan, seguiré mis estudios superficiales, que en ellos, el primero y tal vez el único que se recrea, es mi espíritu. Pero no soy capaz de prometer nada que no esté cierto de cumplir. Lo que si os aseguro es que en lo que haga influirá grandemente la gratitud hacia vosotros; hacia vosotros que me habéis dispensado la merced de escucharme y la benevolencia que os pedía. Hacia vosotras, representantes del género femenino, inspirador de los nobles anhelos e impulso de las grandes empresas, que habéis prestado a estos actos un encanto que yo jamás pude soñar; hacia vosotros, entusiastas y amantes ciudadanos, que estáis deseosos de vislumbrar el engrandecimiento moral y material de esta Isla; hacia el Ateneo, que es asilo de todo lo que ostenta con el sello de la voluntad inmejorable.

Sea para vosotros el galardón que, por esa buena voluntad, pueda yo merecer; al honrarme con vuestra atención y al oírme en esta tribuna, habéis obrado por el interés que la Isla os inspira, interés tan laudable que encierra la demostración evidente de un santo patriotismo.

A todos gracias desde lo profundo de mi corazón. Gracias, gracias a todos.

HE DICHO.



Informes

acerca del proyecto de dragado del puerto de Mahón formulado por el Ingeniero Jefe de Obras Públicas de las Islas Baleares.

Informe del Ateneo Científico, Literario y Artístico de Mahón.

Señor Comandante de Marina de Menorca:

Acudiendo a la información abierta acerca del proyecto de dragado de este puerto, formado por la Jefatura de Obras Públicas de la Provincia, y respondiendo gustoso a la invitación que me dirige V. S. en oficio de 14 del actual, tengo la honra de exponerle lo siguiente:

Atento siempre este Ateneo a la protección y fomento de todas las fuentes de riqueza y de progreso del país, tanto en el orden intelectual como en el material, dió origen a la fundación de instituciones, como las Cámaras de Comercio y Agrícola, y ha cobijado otras, como la Liga Marítima, cuyos objetivos tienden a fomentar la riqueza material de la Isla. Dentro de este orden ha dedicado preferente atención a cuanto se relaciona con el puerto de Mahón, con el ideal de procurar su resurgimiento comercial y militar. A estas consideraciones obedecieron las conferencias dadas por el Teniente de Navío don Pedro M. Cardona y Prieto, con las que se inauguró el curso de 1914 a 1915, sobre «Valoración estratégica y táctica» de este puerto. En ellas se inició la cuestión del dragado del mismo, quedando plenamente demostrado su necesidad y conveniencia nacional.

Consecuente, pues, con la persecución de su ideal, este Ateneo ha de procurar la consecución del mismo, valiéndose de cuantos medios estén a su alcance; y al efecto acudo hoy a la información abierta por V. S. para manifestarle, en representación de todos los

elementos que integran esta Sociedad, que estamos completamente de acuerdo con el proyecto de dragado del puerto de Mahón, formulado según las indicaciones y datos de esa Comandancia de Marina; lo consideramos de imprescindible necesidad para las atenciones de interés general y creemos que su urgente ejecución debe estimarse conveniente para la prosperidad de esta isla e indispensable para que la Nación conserve en debidas condiciones este puerto que posee en situación admirable y que hasta hoy ha estado tan abandonado.

Es cuanto me complazco en manifestar a V. S., no creyendo pertinente entrar en detalles del proyecto, respecto a los cuales considero estarán más indicadas para informar otras entidades y personas técnicas que, por el interés general que el proyecto ha despertado, seguramente acudirán a emitir su opinión.

Dios guarde a V. S. muchos años.

Mahón 20 de marzo de 1916. — El Presidente, *Antonio Victory*.

**Informe de la Cámara Oficial de Comercio,
Industria y Navegación de Menorca.**

Señor Comandante de Marina de Menorca.

Tengo la honra de acusar a V. S. recibo de su atenta comunicación de 14 del actual, y correspondiendo a la grata invitación que en ella se sirve dirigirme, me complazco en manifestar a V. S. que esta Cámara considera de absoluta necesidad, por lo que afecta a los intereses marítimo-comerciales de esta plaza, el dragado de fondeaderos y de aterramientos a lo largo de los muelles del Puerto, con arreglo al proyecto, que en vista de los datos que facilitó esa Comandancia de su digno mando, ha formulado el ramo de Obras Públicas de Baleares.

Es tan evidente la necesidad de dicho dragado, que bastará consignar que, debido a las ventajas que ofrecían antes para la carga y descarga los muelles comerciales de este Puerto, se fueran instalando en los mismos importantes industrias y depósitos de mercancías,

tales como la fábrica de electricidad «La Eléctrica Mahonesa», la fábrica del Gas, la fábrica de harinas «La Minerva», los reputados talleres de herrería de don Antonio Parpal y don Antonio García, varias tenerías, los depósitos de madera de construcción de don Juan Biale y don Francisco Bals, los de carbón de la compañía concesionaria del servicio de correos y muchos otros. Antes los buques podían atracar de costado casi tocando al muelle, y por lo tanto, las operaciones de carga y descarga se hacían con suma facilidad y con poco coste. Hoy, por desgracia, han desaparecido estas ventajas, pues, casi cegadas las orillas del puerto, los buques tienen que colocarse a cierta distancia de los muelles y aquellas operaciones no pueden efectuarse con la rapidez y con la economía con que se realizaban antes.

Es tal el abandono en que se tiene este puerto que se da el caso que de los tres desembarcaderos que existen en el muelle de la Aduana, en dos no pueden atracar los botes cuando conducen cinco o seis personas; y si no se procede pronto a la limpia, no hemos de tardar en ver cómo nuestros vapores correos estarán obligados a buscar otros fondeaderos, por no poder atracar en los actuales.

Si razones de utilidad no aconsejaran el inmediato dragado del puerto de Mahón, un motivo de orgullo nacional debería impulsar a nuestros gobernantes a llevar a cabo semejante mejora. Cuando la naturaleza ha dotado a España de un puerto que puede parangonarse con los mejores del mundo y que es, sin duda, el mejor del Mediterráneo, cuando su posesión ha sido codiciada por las naciones extranjeras y ha dado lugar a conflictos armados, tenerlo en el abandono en que se le tiene, no se explica lógicamente. Recuerdo que después de haberlo recorrido de un extremo a otro el actual Presidente del Consejo de Ministros, en la visita que hizo el año pasado a esta isla, al preguntarle alguien qué tal le había parecido el puerto, su contestación fué: «ni la naturaleza ha podido hacer más ni los hombres han podido hacer menos».

Dios guarde a V. S. muchos años.

Mahón 21 marzo 1916. — El Presidente, *Bartolomé Escudero*.

**Informe de la Liga Marítima Española. —
Junta Provincial de Mahón.**

Señor Comandante de Marina de Menorca.

Tengo la honra de acusar a V. S. recibo de su atenta comunicación de 14 del corriente, en la que se digna invitar a esta Junta Provincial de la Liga Marítima Española a que tome parte en la información abierta en esa Comandancia sobre la conveniencia de llevar a cabo el dragado de fondeadores y aterramientos a lo largo de los muelles de este Puerto.

Con sumo gusto acude el infrascrito a la citada información, por considerar de interés nacional la conservación y mejora de este puerto, abandonado siempre de los Gobiernos y siempre codiciado por los extraños.

La obra de los tiempos va cegando paulatinamente sus calas, ensenadas y orillas; los buques de algún calado que hace algunos años podían fondear junto a ellas, se ven precisados a tomar precauciones y medidas para evitarse averías, y hasta se da el caso de que en algunos puntos, a lo largo de los inmensos muelles, no pueden atracar las pequeñas embarcaciones sólo con que lleven una pequeña carga. Si concretamos más y nos referimos al canal que existe en la parte Norte del Puerto, junto a la isla del Rey, resulta que, no obstante ser dicho canal el paso indicado para la entrada y salida de buques, éstos prefieren navegar por la parte Sur ante el temor de un embarrancamiento.

En tesis general, el dragado del puerto es de absoluta y perentoria necesidad, si se quiere que cumpla los fines a que le destinó la naturaleza y a los que al parecer le tienen reservado los gobiernos ante las inmejorables condiciones que reúne por diversos conceptos.

Dejarlo a merced de la obra devastadora de los tiempos es querer desprenderse de una joya inapreciable, de un valor inmenso y que tanto codician todas las Naciones. Atenderlo debidamente y

conservarlo será siempre patriótico, al par que de grandísima utilidad para el comercio y para la navegación.

Dios guarde a V. S. muchos años.

Mahón 21 marzo 1916. — El Presidente, *Bartolomé Escudero*.

Informe del Comandante de Marina de Menorca y Capitán del puerto de Mahón.

Abierta la información pública, sobre el proyecto, a tenor de lo que preceptúan los artículos 45, 46 y 47 del Reglamento para la ejecución de la Ley de puertos, y pedido el dictamen de las competencias que he estimado oportunas, documentos que acompaño, es tan unánime el acuerdo general y mi propio sentir, que en rigor, sería suficiente prestar mi completo asentimiento a la información que acompaño. No quiero, sin embargo, limitarme a ello, por no restar importancia, aun cuando sólo sea aparentemente, a asunto tan grave como este. Porque es grave, y muy grave, que el Estado español, por acuerdo internacional, se obligue a mantener un Lazareto en el puerto de Mahón, donde puedan tener efecto las operaciones sanitarias vigentes, y el cumplimiento de este acuerdo significa constante y crecido gasto, que será estéril por completo si el barco o barcos tienen dimensiones determinadas, por no poderse albergar en las aguas útiles del puerto, no ciertamente por falta de espacio, si no porque el abandono lo ha limitado considerablemente. No menos grave es también, que elegido ahora una vez más el puerto de Mahón para puerto de servicios militares navales que lo caracterizan como base naval de importantes fuerzas sutiles, y proyectada su habilitación para este fin, y empezadas las obras conducentes a ello, desde el primer momento haya existido necesidad de suspender la ejecución de las hidráulicas por tener que esperarse a que el dragado deje en la superficie submarina los fondos sobre que aquellas obras deben cimentarse, así como que las obras restantes se vean dificultadas por la imposibilidad de atracarse los buques a las orillas próximas al Arsenal. Y no deja de encerrar mu-

cha gravedad que cuanto interés comercial e industrial aquí existe, por la Cámara de Comercio y por sí propio, haga oír su voz plañidera pidiendo que le hagan al comercio y a la industria accesible al mar, porque hemos llegado a un aterramiento tal en las orillas del muelle comercial que los buques de regular porte no pueden atracar para las operaciones, en la mayor parte de los lugares próximos a los talleres y establecimientos citados. Ahora mismo, siguiendo con este punto de vista, ha surgido la designación provisional por el Gobierno chileno del puerto de Mahón para la distribución y depósito del salitre de la cuenca occidental del Mediterráneo, atendiendo sin duda a la situación de este puerto, y si este señalamiento provisional se confirma y los buques que vienen de Chile son de porte, su navegación dentro del puerto será limitada por los obstáculos que el abandono ha acumulado y las operaciones comerciales de estos buques no serán todo lo fáciles que podían.

Estos graves males que conducen a que los gastos de muchos millares invertidos por el Estado en este puerto, no alcancen el debido rendimiento y que las fuentes de riqueza nacionales no tengan el apetecido desarrollo, parece que deberían ser suficientes para que cesase el abandono en que se ha tenido hasta ahora el puerto de Mahón. Y uno de los remedios que deben merecer más atención es el dragado.

El proyecto que, a este propósito, ha estudiado la Jefatura del ramo de Obras Públicas en las Baleares con el acierto e inteligencia que en ella son peculiares, lo estimo el conveniente en toda medida.

El dragado a 9'5 del bajo de las Titas y la restinga de la Punta del Llis asegura la utilización de todas las aguas próximas a nuestro Lazareto, fueren cualesquiera las dimensiones de los buques que las necesitaran, al propio tiempo que consiente el que los grandes buques que se amarren en Calacorp y Cala Lladó tengan su navegación libre de todo obstáculo y permita disponer, incluso para el fondeo a la gira de un gran buque en la Plana de fuera.

Con el mismo fondo, según se proyecta, debe quedar el Canal

del Norte de la Isla del Hospital, que es el más directo para el acceso al interior del puerto, y que es el paso necesario cuando hay buque fondeado en el Fonduco y en Calafiguera; así como en los 9'5 metros debe también quedar la restinga que une la isla de las Ratas con la costa N. del puerto, por exigirlo así la desembocadura del canal anterior y la utilización de la Plana de Calafiguera.

Las necesidades de orden naval militar se encontrarían satisfechas, en parte, con cuanto se ha expuesto, pero siempre faltaría la posibilidad de que los grandes buques pudieran permanecer en la proximidad inmediata de lo que se habilite para base naval, la que es inconcebible que se deje de aprovechar para buques de porte máximo cuando es ello posible a poco coste y a ello atiende el dragado a 9'5 metros de la magnífica dársena que queda al N. del Arsenal, con la supresión del bajo del Polvorín que es un embargo importante aún para buques de mediano porte.

Y el dragado de las orillas de los muelles del Arsenal y comerciales a 7 metros, a la distancia que permite la seguridad de la conservación del muelle, llena por completo la necesidad del comercio y las militares en este punto.

No creo, pues, que se haya excedido en nada el distinguido Ingeniero que formula el proyecto, ni nada le falta para satisfacer las necesidades que hasta mí han llegado en la materia.

Si el proyecto se aprueba como es lo urgente e imprescindible, será ocasión entonces de señalar las ventajas que se podrían alcanzar, especialmente en las proximidades de los muelles comerciales, rellenando algunas ensenadas con lo dragado, lo que permitiría economizar transporte de fango, proporcionaría explanadas para el movimiento comercial y no amenguaría en nada la facilidad de la maniobra náutica; pero es este un punto que no creo deber involucrarlo en el proyecto en sí, con el cual me encuentro completamente de acuerdo.

Mahón a 27 de marzo de 1916.

Francisco Pou.



Ámilton y Everis

Fantasia sobre la historia de Menorca

SE habían reunido aquel día en el campo todos los habitantes de Maghen (Mahón). Y era la causa de ello y de aquel bullicio inusitado, el ansia y la curiosidad por presenciar la fiesta y aclamar al campeón, al vencedor en ella; al que mejor y más certeramente manejase la honda y derribase de lo más alto de un altísimo palo, un pedazo de pan. Y esto era al mismo tiempo simbólico, ya que, el que tal hiciese, habría demostrado, en aquellos tiempos de destreza y fuerza, era capaz de ganarse el alimento, el pan de cada día, aunque en tan difíciles circunstancias le pusiesen; y algunas veces en efecto, sobre todo a los chiquillos, para estimularles en el manejo de esa, en manos de los baleares de entonces, muy terrible arma, se les colocaba en la alternativa de comer tan sólo lo que derribasen tirando con su honda.

Varios habían intentado sin éxito la casi imposible empresa, y su fracaso había sido acogido con burlas; y por temor a ellas, llegó un momento en que no hubo quién se decidiese a continuar la prueba. Largo rato iba ya transcurrido; cundía la desesperación y el desaliento al ver defraudadas las esperanzas de los curiosos que en número tan considerable se habían reunido. Murmuraban del fracaso unos con otros; recordaban los viejos de la Isla, cómo en sus tiempos, eran más hábiles los tiradores, temibles honderos después en los ejércitos, y maldecían de aquella generación que tampoco se arriesgaba en el mar con aquella audacia de sus antepasados; aficionados sólo a la vida regalona y cómoda, que dejaban en la igno-

minia a la Isla, ya que por primera vez, no había quien fuese capaz de conquistar el premio.

De pronto se oyó un gran murmullo y a modo de alborozo. Era que se presentaba un nuevo contendiente. Aplaudió la masa sin saber a quién; aplaudía sólo a aquel desconocido que volvía a revivir sus esperanzas y sus ilusiones. Pero este entusiasmo trocóse súbito en una general carcajada...; no era el caso para menos; allí en medio estaba el aspirante a campeón; el que pretendía vencer a tanto hombre experimentado en el manejo de la honda y a pesar de ello fracasados todos. Y éste que ahora se presentaba, era sólo un rapaz, que a lo sumo contaría diez años, y que de seguro no sabía él mismo lo que quería hacer. Pero aquel rapazuelo, en su inconsciencia, no habíase aturdido por las risas que oyera y que habrían azorado a un hombre; y parecía desafiar impávido las burlas. Iba desnudo, y sólo en su cuerpecillo adolescente llevaba arrollada a la cintura la honda, hecha por él, toda de juncos, con gran habilidad entrelazados hasta formar con ellos resistentes y flexibles cuerdas.

Preguntábase todos quién era el osado chiquillo; y a poco su nombre circuló de boca en boca. Era Ámilton el pastorcillo, y alguien aseguró ya, que un día habíale visto en el campo, y se había asombrado de su destreza para reunir el enorme rebaño.

Pero había que atender a lo que hacía. Habíase quitado la honda, y cargado una piedra, disponíase a tirar con ella. Hízola dar varias vueltas con vertiginosa rapidez por cima la cabeza, y soltando al fin un extremo, silbó en el aire con furia el proyectil que pasó rozando al blanco sin conseguir tirarlo. Fué sin embargo aquello a modo de entrenamiento y prueba; hasta dos veces más tenía derecho a disparar, y ya la primera habíale servido para afinar la puntería; no necesitó pues disparar la tercera; por segunda vez silbó en el aire otra piedra, que dando en el blanco, hizo caer a tierra el pedazo de pan en medio de atronadora ovación. ¡Ámilton el pastorcillo, había salido vencedor!

Asombróse la Isla toda de aquel caso no conocido de precocidad; no degeneraba, pues, la raza; por el contrario, hacían ahora los niños lo que antes no pudieron ni supieron ejecutar los hombres...

* * *

No eran curiosos solamente los que habían presenciado la hazaña del pastorcillo Ámilton. Había entre la muchedumbre confundidos, algunos emisarios de Aníbal el caudillo famoso de los cartagineses.

Había éste sitiado a Sagunto, y era inminente la guerra con Roma; y a fin de reclutar gentes en las tierras adictas, había enviado a todas ellas quienes pregonasen sus hazañas y prometiesen en su nombre riquezas y honores a los que le siguieran. Grandes esperanzas fundaba en los honderos baleares, que ya con su padre se habían portado como los más bravos, y atraído sobre ellos la atención de los enemigos que temían más sus certeras piedras que los dardos y flechas de las demás gentes que componían sus ejércitos.

Y aquellos emisarios, habiendo presenciado absortos la asombrosa hazaña de Ámilton pensaron que en su cuerpecillo de niño acaso se encerrase el alma de un héroe; de un gran caudillo. Propusieronle, pues, el llevarle a España, al ejército cartaginés, y aceptó Ámilton; era solo; no tenía padres; no tenía más cariño que Éveris la pastorcilla, hija de los que por caridad habíanle albergado y tomado a su servicio.

Juntos recorrían la Isla mientras pastaba el rebaño. Tocaba la flauta Ámilton mientras Éveris oía embobada los suaves y melancólicos sonidos que el alma artista del chiquillo hacía que brotasen; aplaudía entusiasmada otras veces su acierto con la honda; reía con sus travesuras también.

Por eso Ámilton gozó de su triunfo más aún pensando en la alegría de Éveris que en la admiración de las gentes; vanidad ésta que en sus pocos años no podía tener ni comprender; pero sí aquella otra, ya que parece innata en los hombres la de que les admire la mujer, mucho antes aún de que sepan siquiera lo que es amar; por instinto tan sólo; y luego, más adelante, por la mujer, en todas las edades, desde todos los tiempos, lógicamente han de hacerse ya con conocimiento de causa, las mayores locuras.

Y de allí a pocos días, partía Ámilton, alegre, como si le hubiesen satisfecho su primer capricho de chiquillo. Y lloraba Éveris la pastorcita, porque aunque muchacha todavía, le quería ya, se querían los dos como dos ángeles, sin saber todavía lo que era amor; pero presintiendo su instinto femenino quién sabe qué cosas que hacíanla llorar...

* * *

Campaña gloriosa, plena de victorias; aventura no soñada más que por el genio de Aníbal fué aquella Segunda Guerra Púnica. El paso de los Alpes; Tesino, Trebia, Trasimeno, Cannas, fueron nombres que inmortalizó aquel caudillo inmenso.

Pareció una obra de titanes. Admiró el mundo todo a aquel hombre, a la par que astuto, valiente y atrevido. Asombróse y cundió el pánico en Roma.

Pero se había debilitado el ejército de Aníbal, ya que victorias tan grandes no habían sido, sino tras inmensas penalidades y a costa de numerosas víctimas. Él mismo, había perdido un ojo durante el paso de los Alpes.

Retiróse, pues, a Capua, y antes de continuar su avance victorioso sobre Roma, envió a Magón su hermano a Cartago, llevando un almud lleno de anillos de los caballeros romanos muertos en Cannas; esperaba así entusiasmar con este golpe de efecto al senado de Cartago, que apresurárase en consecuencia a enviarle refuerzos y le alentaría a terminar su obra.

Partió, pues, Magón, y Aníbal y su ejército entregáronse en tanto a las delicias de aquella tierra que parecían de promisión. Y en las delicias de Capua, dormidos, afeminados, degeneró aquel ejército de modo tal, que hay quien atribuye a esto, tanto como a la no pronta llegada de refuerzos, el fracaso posterior de Aníbal.

Todas las vicisitudes dichas habíalas seguido Ámilton. Se había portado como uno de los más valientes entre los honderos y aunque era el más joven, era distinguido por el caudillo, que habíale elevado a uno de los primeros puestos entre aquella gente balear, que

en esta guerra había pasado a la inmortalidad por su heroísmo y bravura sin límites. Marchaban a vanguardia, y antes de empezar la batalla, corrían delante del ejército haciendo caer una lluvia de piedras sobre los enemigos; piedras lanzadas con tanta fuerza, que partiendo los escudos protectores, sepultábanse en el cuerpo de los que tenían la mala suerte de recibirlas; y se asegura, que las catapultas que también disparaban piedras, no hacían tanto daño. Luego, empezada la batalla, se replegaban y colocaban a los flancos, donde continuaban su obra destructora, a la par que protegían a los suyos de los peligrosos movimientos envolventes que hacía el enemigo; y no eran menos de temer en las persecuciones que seguían a las derrotas de esos enemigos.

Y entre tanto triunfo, Ámilton, no olvidaba a Éveris; ni aún en Capua olvidóla. Su imagen la había retenido y pensando en ella, no se emborrachó de placeres cuando los demás saciaban sus ansias de gozar; le asqueaban aquellas mujeres que sólo por sus riquezas les querían.

Pensaba cuán distintamente le hubiera querido aquella pastorcita, que en Maghen estaría soñando quizá con su vuelta.

Él, era ahora rico, con tanto botín, atrapado en las múltiples victorias; podría volver a su querida Isla, unirse a Éveris, y disfrutar con ella y en paz de sus riquezas. ¡Ah, cuán hermosa estaría la muchachuela de sus tiempos de niño! Le sería imposible reconocer en la mujer a la chiquilla que dejó. Y era feliz, soñando esos bellos sueños, a todas horas, despierto y dormido; forjando en su imaginación encantos y hermosuras, que no dudaba reuniría la mujer amada: y sin conocerla estaba fascinado por aquel poético amor a una desconocida. Sentía, además, la nostalgia de su Isla, el afán de volver a recorrer todos los lugares que recorriera de niño, y que ahora parecíale habíalos sólo contemplado en sueños. Más, le acometía de pronto el pensamiento de que quizá si volviese a la Isla, encontrase a Éveris unida a otro hombre; y esto nada tendría de extraño; que eran tan chiquillos cuando se separaron, que podría ocurrir no le recordase más, que como uno de tantos seres que conocimos en la vida y no dejan luego huella ninguna en nuestras

almas. Le acometía la desesperación al pensar esto, y era obsesión entonces que no le dejaba reposar, la de volver y enterarse de lo que hubiese ocurrido, la de salir de dudas de una vez, sobre si todavía podría ser feliz. Pensaba también, que estaba peleando y no era por su patria. Él, como todos los baleares, peleaba a sueldo, y veía sucederse los diversos señores. Soñaba, pues, con erigirse un día en caudillo de la independencia de la Isla; rebelarse y arrojar de ella a todos los extranjeros que sólo iban a explotarles y arrastrarles a luchas que no les importaban.

* * *

Aprovechó la primera ocasión. No llegaba respuesta de Cartago. Mandaba Aníbal nuevos emisarios, y a la par organizaba nuevas levadas de honderos y gentes baleares. Pidió Ámilton el ser uno de los encargados de esto último y accedió Aníbal creyendo estaba indicado para ello.

Se realizaba al fin su deseo. Otra vez con inmensa emoción volvía a divisar la Isla allá en el horizonte, tras la larga travesía. Y lloraba al pensar que pudo no haber vuelto a ver nunca ya, ni a Éveris, ni al pueblo en que nació; que pudo haber quedado muerto allá en aquellas lejanas tierras, en uno de tantos combates cuerpo a cuerpo, en una de tantas veces como los dardos y las flechas rozaron a su cuerpo, o haber caído prisionero, y muerto crucificado en medio de horribles sufrimientos.

Entraban ya en el Portus-Magnus, o Máximus, como le llamaban los romanos, porque era el puerto más grande, por ellos conocido. Ancló la nave. Saltó a tierra Ámilton, y corrió a sorprender a Éveris. Le ahogaba la ansiedad y no paró por eso mientes en la animación de aquel puerto, entonces uno de los más concurridos del Mediterráneo; lleno siempre por mil naves diversas, ya que era el centro y punto de confluencia de todas las que venían con ricas mercancías de Tiro, de Sidón, de la Grecia, de Italia, de Cartago y la Bética, de Carta-Nova, del golfo de León. Era en fin el puerto de Mahón, entonces, de obligada escala para todas las naves que iban al occidente, y el preferido por sus inmejorables condiciones.

Pero esto importaba poco a Ámilton, que sólo trataba de informarse a toda prisa de cuanto le hubiese sucedido en su ausencia a Éveris. Las noticias que le dieron, colmaron su alegría; era libre; podrían aún amarse.

Llegó ante su vivienda jadeante por las desesperadas carreras que habíase dado. Llamó: una hermosa mujer apareció a su vista; el corazón le dijo que era Éveris. No se había engañado en sus sueños; más hermosa era aún de lo que había forjado su imaginación. Ella no le reconoció; era lógico; habíase marchado chiquillo y desnudo, volvía transformado en pocos años; hecho hombre y vestido con ricas telas; trayendo cuantiosas riquezas.

Gozó el efecto de darse a conocer; y se abrazaron y contaron cuanto habíales ocurrido durante aquellos años. Fué feliz Ámilton al oír que ella tampoco habíase olvidado de él y había soñado también con su vuelta; llorado otras al pensar que quizá hubiese muerto y no le viese nunca ya, esperando inútilmente siempre. No hubo necesidad de decirse que se amaban; la ausencia y el recuerdo, habían engendrado y hecho aquel amor acaso más fuerte que si no se hubiesen separado. Fué aquel día de alborozo en la modesta vivienda, por cuyas puertas habían entrado juntas e inesperadas la riqueza y la felicidad.

Hubo sólo un momento de tristeza; fué al recordar Ámilton que no venía a quedarse para siempre; que era muy otra la misión que traía. Venía a hacer una leva nueva y a marchar otra vez. Y era más dolorosa esta nueva ausencia, porque apreciaría ahora en su justo valor la felicidad que perdía y lo grande del sacrificio a hacer. Una vez más anidó en su cerebro la idea de la independencia de la Isla; de hacer de ella una república tan floreciente como aquellas otras, sin más ambición que la de vivir todos felices en la Isla. Pero era esto un sueño irrealizable del que debía desistir: una quimera imposible; Cartago era poderosa y aliados con ella, no habrían de temer de Roma; aislados en cambio, estarían siempre a las resultas de nuevas ambiciones. Los débiles, no podrán vivir nunca solos aunque tengan un corazón muy grande.....

Quedaba, pues, por el pronto, amarse durante aquella tempora-

da feliz, aunque luego les atormentase su recuerdo; que es así cómo las grandes alegrías que fueron se convierten luego en causa de las grandes tristezas. Y aquel día empezaron a recorrer de nuevo la Isla como en sus tiempos de pastores, y ante el *ara* donde se sacrificaba a sus dioses, se juraron por ellos que se amarían siempre, y sellaron este pacto con un beso muy largo.....

* * *

La leva está hecha, y sólo esperaban que viniesen por ellos; las noticias de la guerra, no hablaban de nuevas victorias, y era esto de mal augurio.

Un día llegó al puerto una nave, y los que en ella venían dijeron que habían sido derrotados los cartagineses. Contaron cómo Asdrúbal, el hermano de Aníbal, había sido enviado a Italia con refuerzos según pidió Aníbal. Pero estos refuerzos llegaban ya tarde. En los romanos, había aparecido un caudillo tan grande como Aníbal, y había aprovechado el tiempo durante el cual se entregaba a los placeres el ejército cartaginés, reorganizando al suyo, y poniéndolo en condiciones de hacer frente al enemigo que osado amenazaba a Roma.

Y había conseguido su propósito derrotando en Metauro al ejército de refuerzo que mandaba Asdrúbal; y en la batalla murió el mismo Asdrúbal y fueron contados los cartagineses que escaparon con vida. Aquél, había sido un desastre inmenso. Capua también fué tomada, y Aníbal había decidido volar a Cartago, ya que Scipión, que así se llamaba el vencedor romano, quería llevar la guerra a Africa, e invertir los papeles, trocándose de invadido en invasor y amenazando destruir a Cartago. Y ya la flota cartaginesa, mandada por Magón, hacía rumbo a las Baleares y recogería la leva para llevarla a África, adonde habíales precedido Aníbal.

Así, pues, Ámilton partiría en breve. Y lo hacía con entusiasmo; quería luchar; iba a darse una batalla decisiva de la que dependía la suerte de Cartago y la de aquella Isla que había sido su aliada inseparable, ya que si vencía Roma, haría caer sobre ella el peso de su indignación. Decían, no obstante, que no era sanguinario Scipión; aseguraban que no crucificaba a los prisioneros y que no quería mal a los baleares; que había apreciado cuanto valía su ayuda en las batallas y ofrecía un amplio olvido y protección si dejaban de ayudar a Cartago para ayudarle a él. Pero esto, quizá fuese un ardid de guerra, para luego vengarse; y; en definitiva, era sólo un nuevo cambio de señor.

Lucharían, pues, por Cartago. Ya tardaba la flota de Magón. Pero llegó al fin. Un día se dibujaron en el horizonte, una, dos... muchas naves, que a poco entraban en el puerto, que adquirió con la llegada de tan gran flota una animación indescriptible. Y luego, al saltar a tierra tantos hombres, que traían alegría, juventud, riquezas y ansia de placeres, Maghen ardió en fiestas, y nadie hubiese imaginado que eran aquellas orgías las postreras que tantos hombres jóvenes celebraban; que en aquel bullicio iba envuelta la muerte, cerniéndose ya sobre muchos de aquellos seres; que la gloria de Cartago se acercaba a su fin...

* * *

Todo aquel invierno estuvo Magón en Maghen. La ciudad cambió de nombre y en recuerdo suyo se llamó Magón, que luego se convirtió en el actual Mahón, y al puerto se llamó Portus Magonis.

Se emprendió al fin la marcha a la Metrópoli. Partió la poderosa flota. Se arrancó Ámilton con desesperado esfuerzo de los brazos de Éveris. Le prometió volver en cuanto se decidiese la suerte de Cartago y de la Isla. Volvería victorioso, y vivirían felices los años que aún les restasen de vida; juntos ya para siempre...

Contempló desde la nave cómo les despedía la muchedumbre. Vió más tarde cómo de nuevo quedaba atrás la Isla, hasta ocultarse a poco tras el bosque de velas de las demás naves que componían la flota; después, la distancia, hízola esfumarse y aparecer como una línea apenas definida allá en el horizonte.

Estaba triste; y en su inmensa tristeza, no conseguía ser optimista; más bien creía adivinar en todos los detalles, como un presagio de que marchaban a ser derrotados. Era tétrico el ambiente. Un ave siniestra cruzó los aires y en su superstición helóle la sangre de sus venas. No le cabía duda; corrían a la muerte. Se cernía sobre ellos espantosa derrota. La suerte debía de haberles abandonado ya. Se había nublado la estrella de Cartago. Sentía la nostalgia de los tiempos de Cannas y Capua. Creía ver a los romanos arrasando su isla, y pasando a cuchillo a los que la habitaban. ¿Qué sería de Éveris en tan grandes desastres? Pensando en ella y en los peligros que podría correr, se enfurecía y despertaba su espíritu guerrero; su alma feroz. Había que luchar, y vencer o morir: su suerte estaba íntimamente unida a la suerte que corriera Cartago.

* * *

Frente a frente estaban ya los dos ejércitos, dispuestos a acometerse con furia sin igual. La entrevista de Aníbal y Scipión había sido infructuosa; los dos eran orgullosos, capaces de morir antes que doblegarse. No cabían ambos en el mundo, y había uno de ellos de desaparecer. Se daba la batalla.

¡Zamma! ¡El desastre inmenso! La victoria se había decidido, al fin, por los romanos. Huían los cartagineses a la desbandada. Corría Ámilton, que por primera vez había vuelto la cara al enemigo, impulsándole a ello el ansia de vivir. Después de su temporada de amor con Éveris, no quería morir, y corría, corría como un loco, sacando fuerzas de no sabía dónde. En otra ocasión, hubiese buscado la muerte antes que huir. Ahora la muerte era renunciar a la felicidad soñada, y el huir, aunque no le librase de morir, hacía unos momentos más concebir esperanzas de salvarse. Detúvose al fin; le perseguía la caballería y a esto no podría escapar por mucho que corriese. No había más remedio que vender cara su vida; y en último extremo, matarse él mismo, antes que le cogiesen prisionero.

Cargó su honda. Venían varios a caballo galopando hacia él. Disparó, uno de ellos rodó por el suelo, y el caballo: en libertad, emprendió desenfrenada huída. Disparó otra vez y rodó al suelo otro. Pero seguían avanzando; su pericia y valor no iban a servirle de nada; eran muchos y al fin le apresarían. Seguían avanzando los jinetes. Disparó otra piedra. Esta vez, a pesar de la poca distancia, no dió en el blanco; estaba nervioso ya, desesperado; en su excitación, había perdido la puntería. No cabía dudar; se resignó a morir. Jamás podría retonar a su Isla. Tiró la honda y sacó su puñal que llevaba en el cinto. Envió un beso a su Éveris; evocó una vez más a su patria querida. Maldijo de los hombres que siempre han impedido reinase la felicidad con sus bastardas ambiciones. En su desesperación inmensa, pudo aún hacer un esfuerzo supremo, sobrenatural, y hundirse el puñal en el corazón.

Sus perseguidores llegaron a tiempo de oír las últimas palabras del valiente hondero, que fueron estas dos: ¡Éveris! ¡Mahón...!

Manuel Chueca.



Observatorio meteorológico de Mahón. = Latitud geográfica 39° 53' - Longitud al E. de Madrid 7° 57' - Altitud, en metros, 43

Resumen correspondiente al mes de marzo de 1916

Decadas	BARÓMETRO, EN mm Y A 0°						TERMÓMETROS CENTÍGRADOS						PSICRÓMETRO			
	Altura media	Oscilación media	Altura máxima	Fecha	Altura mínima	Fecha	Oscilación extrema	Temperatura media	Oscilación media	Temperatura máxima	Fecha	Temperatura mínima	Fecha	Oscilación extrema	Humedad relt. media	Tensión media en milímetros
1. ^a	748.5	0.77	754.7	9	741.7	3	13.0	9.2	7.0	16.2	1	1.4	6	14.8	67	—
2. ^a	751.8	0.13	759.7	17	742.3	11	17.4	13.9	5.2	19.0	14	8.6	17	10.4	77	—
3. ^a	754.2	-0.20	760.7	27	748.5	21	12.2	13.6	6.5	19.0	25	6.4	31	12.6	73	—
Mes	751.6	0.20	760.7	27	741.7	3	19.0	12.2	6.3	19.0	14	1.4	6	17.6	73	—

Decadas	ANEMÓMETRO										Lluvia total, en milímetros	Lluvia máxima en un día	Evaporación media en milímetros												
	DIRECCIÓN DEL VIENTO		FRECUENCIA DE LOS VIENTOS				FUERZA APROXIMADA							DIAS DE											
N.	NE.	E.	SE.	S.	SO.	O.	NO.	Calma	Brisa	Viento	Viento fuerte	Despejados	Nubosos	Cubiertos	Lluvia	Niebla	Rocío	Escarcha	Nieve	Granizo	Tempestad	Lluvia total, en milímetros	Lluvia máxima en un día	Evaporación media en milímetros	
1. ^a	1	»	1	»	1	4	2	1	7	2	»	4	3	3	6	»	»	1	1	»	3	»	59.8	24.2	1.9
2. ^a	»	»	2	2	4	2	»	2	6	2	»	6	2	2	2	»	6	»	»	»	»	»	1.8	1.2	1.8
3. ^a	»	1	1	»	6	2	1	1	7	2	1	7	1	3	2	»	4	»	»	»	»	»	51.7	41.7	1.8
Mes	1	1	2	2	3	11	8	4	20	6	1	17	6	8	10	»	10	1	1	»	3	»	113.3	41.7	1.8

Mauricio Hernández Ponseti.