

El puerto de Mahón

Exposición que la Cámara Oficial de Comercio, Industria y Navegación de Menorca elevó al Excmo. señor Ministro de Fomento, a raíz de las conferencias dadas en el Ateneo por el Teniente de Navío don Pedro M. Cardona y Prieto.

Excelentísimo Señor:

La Cámara Oficial de Comercio, Industria y Navegación de Menorca, a V. E. con el mayor respeto expone: Que el abandono en que se tiene por parte del Gobierno al puerto de Mahón, causa verdadera pesadumbre a todos los que conocen esta joya, prodigio de la naturaleza, tan codiciada en todo tiempo por las naciones que desean dominar en el Mediterráneo, pues ven que si no se acude a realizar aquellas obras de conservación y mejora que exige su importancia, ha de resultar, en plazo más o menos breve, absolutamente inútil.

La Cámara de Comercio que hace tiempo viene preocupándose de asunto de tanta importancia, por lo que afecta no sólo al interés local sino también al de la Nación, cree llegado el momento de recoger las quejas unánimes del país por tal abandono, y, en su consecuencia, ha acordado acudir al Gobierno de S. M. suplicando:

1.º Que se proceda cuanto antes al dragado del puerto para que desaparezcan los bajos que actualmente existen y que son un peligro constante para los buques de mucho calado, debiendo ser también objeto de dragado todas las orillas, a fin de que puedan atracar a ellas los buques sin riesgo alguno.

2.º Que se valicen los obstáculos que se encuentren en el puerto, para dar seguridad a los buques a su entrada y salida,

pues en este punto el abandono es tan grande que, a pesar de corresponder al Estado el servicio de valizamiento, se ha llegado al caso de que una compañía particular ha tenido que valizar con luces, en defensa de sus intereses, amenazados, la entrada del puerto.

3.º Que se coloquen amarraderos a lo largo del muelle para que puedan servirse de ellos los buques de mayor tonelaje, pues los norais que hoy existen no son de confianza y se ha dado el caso de que un barco de pequeño tonelaje los ha arrancado al aguantar un chubasco no muy violento.

Dios guarde a V. E. muchos años. — Mahón 18 de diciembre de 1914. — Excelentísimo Señor. — *El Presidente*, Bartolomé Escudero. — *El Secretario*, Lucas Carreras. — Excelentísimo Señor Ministro de Fomento.

* * *

Informe de la Comandancia de Marina de Menorca a la solicitud que el Ayuntamiento de Villa-Carlos dirige al Excmo. señor Ministro de Fomento, pidiendo el dragado, valizamiento y disposición de amarraderos, en el puerto de Mahón.

El estado actual del puerto de Mahón es tal, que cuando se anuncia la venida de algún buque de mediano porte, no más, preocupa altamente a esta Capitanía de puerto su fondeo y su amarre posible, limitado cada día a menos lugares. Es ello la consecuencia forzosa de haber dejado por espacio de siglos, entregada a la propia naturaleza, la obra portentosa que ella misma creó, sin que el hombre se haya preocupado, al parecer, ni de contener, por una sola vez, desde la creación, la acción destructora del tiempo. Y esta situación, por otra parte, no ha sido ni es óbice para que con el fundamento de la acción militar posible desde el puerto de Mahón, el Estado haya invertido e invierta ricos caudales en defensas y guarniciones que no tienen aplicación posible en el estado en que ha venido a degenerar aquella rica joya, que el poeta suponía, con junio, julio y agosto, el mejor puerto del Mediterráneo. Son extremos estos, el de su importancia militar y el de su abandono, tan in-

explicables, que esta dependencia repetidas veces, utilizando diversos caminos, ha llamado la atención de los intereses militares y de los mismos comerciales, pues que a éstos también les afecta la situación, como lo demuestra el hecho reciente de desamarrarse dos vapores mercantes, por falta de sus puntos de amarre, avería que repitió seguidamente uno de ellos, extranjero, después de enmendado, hasta que, con sus propios elementos, clavó en la tierra estacas, con las cuales ha conseguido últimamente la fijeza.

Estos hechos, y el abandono forzoso que han hecho de este puerto tanto buque de guerra extranjero como antes le visitaba, han determinado, a pesar de su apatía conocida, una poderosa corriente de opinión local, de la que la presente solicitud es una manifestación, pues son varias las que se hallan en curso, y esta Comandancia ha sido invitada a reuniones de las fuerzas vivas locales, en intento de remedio a estos males.

Es un hecho, pues, de evidencia abrumadora, y unánimemente sentida, la necesidad imprescindible de poner muy pronto a este puerto en condiciones de servicio eficiente, si no se quiere decretar su inutilización absoluta. A tres órdenes de hechos hay que atender especialmente, y sobre ellos se concretará la opinión de esta dependencia: el dragado, valizamiento y amarraderos.

Dragado

En el plano adjunto se señala con sombreado verde el dragado que se estima necesario hasta 9,5 metros de agua. Quizás fuera necesario el dragado hasta rebasar ligeramente los 9 metros, pero entonces podría ocurrir que la mejora fuera poco más de flor de un día, pues los primeros aterramientos dejarían los fondos con profundidades inferiores a los calados de los modernos buques de combate, y se podría correr también el riesgo de que al menor aumento de calado quedara otra vez con falta de aguaje.

En cinco zonas se estima indispensable el dragado a 9,5 metros.

a) Al W. del Arsenal y costa N. para dejar una dársena interior a dicho establecimiento, utilizable para buques de por-

te, que, siendo nacionales, encontrarían en tales aguas el fondeadero militar más seguro y adecuado, por la proximidad al establecimiento, por las alturas de las orillas y por el abrigo contra los vientos.

El único bajo en dicha región que puede hacer costoso el dejar un fondo de 9,5 metros de agua es el de 3,7 situado en frente del Vigía de Binisermeña. En los planos antiguos dicho bajo no se menciona, y en el primer plano en que consta, deja un canal de 8 metros entre su veril y la orilla N., canal que hoy no existe ya, y hechos todos que parecen demostrar que, suponiendo que haya piedra en el bajo, dicha piedra es de poca extensión; y en todo caso, debe tenerse en cuenta que en Mahón existe una Estación Torpedista, con buzo y recursos para proceder a una voladura, siempre dentro de ciertos límites, y que se le autorice para ello.

En la misma zona se incluye una lengüeta al SE. de la punta meridional del Arsenal, donde experimentan los veriles una pequeña inflexión que estrecha el canal más angosto del puerto y que fácilmente puede quedarse libre de este impedimento.

b) La restinga N. de la isla de las Ratas, que se une con la costa septentrional del puerto: esta bajura relativa, por muy poco que se ahonde, deja completamente expedito, para buques grandes, el magnífico fondeadero de la Plana, hoy poco menos que inutilizado por la restinga. Este dragado tendría también por finalidad el ganar un fondeadero más para un buque grande situado en las mayores profundidades NS. con San Antonio y acodarado por la popa a la isla de las Ratas o a la del Rey, al propio tiempo que permite la utilización del canal N. entre la isla del Rey y la costa.

c) Comprende el dragado de una faja a banda y banda de la línea de mayor nivel de canal N. que deja la isla del Rey. Esta línea de mayor nivel era de 9,5 metros en la fecha del levantamiento del plano, pero quizás hoy no llegue a tanto, y, de todos modos determina una angostura tal en este paso, que, aun siendo el más directo para la entrada en el interior del puerto y de contornos menos pronunciados, y más abrigado de los vientos del N. que son aquí los más duros, y a pesar de ser estas ventajas más señaladas todavía cuando hay buques

fondeados en el Fonduco o la Plana, y haberse producido ya averías por pretender en tales condiciones tomar el canal S., apenas si dicho canal N. es utilizado, efecto de su cegado producido por los aterramientos. En los planos antiguos dicho canal tenía una anchura muy aceptable, y es tradicional aquí, entre la gente de mar, que por días se conoce su cegado. Se proyecta dejar, después de dragado, un canal de más de 100 metros de anchura de 9,5 metros de agua, fácil de tomar por el promedio de las tierras cercanas.

d) Sigue señalado en el plano el dragado del bajo de las Titas que se fija en 9,5 metros, caso de ser ello posible, por constituir el obstáculo que inutiliza una de las mayores superficies de agua que presenta el puerto entre la isla de la Cuarentena y la isla del Rey. Actualmente tiene este bajo cerca de seis metros de agua y los mariscadores, con sus artes, aseguran que clavan en su fondo las ostieras más de un metro, y además aquí se tiene noticia de alguna calicata efectuada en su fondo, en las que a pesar de la pobreza de elementos, se introdujo la barrena más de un metro en cascajo o piedra menuda. Ello parece demostrar la posibilidad de ganar algo de profundidad en tal paraje, que si alcanza a los 9,5 metros llenaría las necesidades de la navegación.

e) Por último, en cuanto al dragado de 9,5 metros convendría repasar el de la punta de Llis, donde el veril de diez metros inflexiona violentamente hacia el interior del puerto, estorbando la maniobra de los buques que pueden amarrar al N. de la isla de la Cuarentena y hasta los que fondeen en Cala Corp. Esta lengüeta tiene actualmente unos 8 metros de agua, de modo que representa poco coste el quitar este estorbo que limpia de modo señalado el veril eficiente para la utilización del puerto.

De rojo aparece señalada la región de las orillas del muelle comercial y las del Arsenal, en faja muy estrecha, y que imponen la necesidad de que estén habilitadas para el atraque de buques de carga, característica que nos ha hecho fijar dicho dragado en 7 metros.

Valizamiento

Se distingue el de día, y el de noche; y se refiere, cuanto se diga, a la situación actual del puerto, pues después de dragado podría desaparecer o variar en algo la propuesta.

DE DÍA: Urge el establecimiento de una valiza pintada, para dejarla por estribor, entrando, en el bajo que está Norte-Sur con el Vigía de Binisermeña; otra valiza del mismo color en el extremo occidental del veril de 9 metros de la restinga de la isla de las Ratas; otra valiza del mismo color en el extremo SE. del veril de 9 metros del bajo de las Titas y, por último, una valiza de análogo color para el extremo meridional del veril de 9 metros de la punta d' es Llis. Así quedaría valizado el paso sur del puerto. Para el norte, entre tanto no se drague, se propone solamente el fondeo de cuatro barriles (dos pintados de rojo y dos de verde) fondeados en las bocas del canal y en los veriles de 7 metros. Con esto quedarían satisfechas las necesidades actuales de la navegación de día.

DE NOCHE: En esta dependencia se desconoce el plan a que sin duda obedece el establecimiento reciente de la luz roja en Calafons y la verde anunciada en la punta del Lazareto, pues ni ha tenido la menor participación en dicho plan, ni aún se le ha dado conocimiento de su aprobación. Emite, sin embargo, su opinión en el sentido de que ambas luces dichas, por sí solas, no prestan a la navegación la utilidad que significa el rendimiento del gasto que supone la instalación y su entretenimiento, pues lo importante es valizar al navegante los peligros de las lajas de la boca del puerto y señalarle los lugares de cambio de rumbo en las sinuosidades de su curso, así como los bajos de su interior, y ni Calafons (punta de) es cambio obligado de rumbo, ni la punta del Lazareto lo es, ni las luces valizan ningún bajo, ni hacen más que proporcionar una remota indicación de la angostura del puerto, pero no en su angostura peligrosa, que es la comprendida entre las cuatro lajas de la boca, lajas que, por otra parte, es conveniente su existencia, por ser donde se quiebra la marejada, dejando tranquilas las aguas del interior. Ahora bien, si el plan adoptado comprende el establecimiento en la tierra de la punta de Ne Cafeyas de una segun-

da luz roja alta, cuya enfilación con la de la punta de Calafons dé un rumbo de entrada franco de las lajas, nos parece muy acertado el proyecto, y más nos lo parecería, si a ello se añade, especialmente para la salida, el fondeo de dos boyas luminosas en los veriles interiores de las lajas del Moro y de San Felipet. Así quedaría la entrada del puerto bien valizada para ser tomada de entrada y salida por cualquier buque en las peores circunstancias.

Restaría, para valizar el puerto del todo, colocar las luces necesarias en las puntas, cambios obligados de rumbo en su curso, y en los bajos. Nos permitimos indicar la conveniencia, a este efecto, de que la valiza propuesta en las Titas fuera luminosa, y el establecimiento de dos faroles verdes en las puntas meridionales de las islas de las Ratas y del Arsenal, pues la punta de Calafiguera la valiza el alumbrado público.

Amarraderos

Esta dependencia ha celebrado con el señor Ingeniero encargado de las obras públicas de Menorca el estudio de un plan de amarraderos para buques grandes, plan que creemos aprobado por la superioridad. Mas, conviene advertir que el día, afortunado para este puerto, en que se efectúe el dragado que se solicita, los lugares aprovechables serán en mayor número, y el plan de amarraderos para buques de gran porte, sería necesario ampliarlo.

En cuanto a los amarraderos o norais, que se encuentran actualmente establecidos en el muelle comercial, desde debajo de San Francisco hasta el fondo de Calafiguera, la experiencia de este último invierno, en que dos vapores han arrancado cuatro o cinco de estos amarraderos, por cierto sin que el viento fuera muy duro, demuestra que es imprescindible el recorrido y mejor afianzamiento de tales amarraderos, labor que realizará seguramente el ramo de Obras Públicas con su tradicional competencia.

Tal como se encuentra el puerto en materia de amarraderos, no inspiran hoy confianza más que los últimamente instalados en el Fonduco.

La defensa marítima de España

PARA ser efectiva la defensa naval de España, debe ejercerse principalmente estableciendo núcleos flotantes, no sólo en Ferrol, Cádiz y Cartagena, que son los puntos esenciales de nuestro litoral, sino aprovechando también la situación estratégica de Mahón, las islas Chafarinas, la costa norte marroquí y nuestras posesiones del África occidental.

En cada uno de esos puntos debería organizarse la defensa marítima para asegurar el dominio territorial y la libertad de nuestras aguas jurisdiccionales, pues si bien ahora no asoma ningún peligro inmediato, pudieran las circunstancias de la conflagración europea suscitar ambiciones exóticas en la zona de nuestra nacionalidad.

Y todavía otro país que no fuera el nuestro, de suyo confiado en su buena estrella, procuraría extender o ampliar más su defensa naval al Cantábrico, completamente desprovisto de ella, y en el este de la Península, que también está a merced de las audacias exteriores.

Para la zona del Mediterráneo sólo tenemos Mahón y Cartagena, que abarcan una dilatada extensión y que no están por completo al abrigo de cualquier sorpresa. En Mahón deberíamos tener, no sólo un magnífico puerto de refugio, sino un arsenal completamente organizado, abastecido y artillado por lo menos como el que los franceses tienen en Tolón y en Bizerta, que son para ellos inapreciables vigías en dicho mar.

En las islas Chafarinas, que tienen una admirable situación frente al África, deberían existir establecimientos de aprovisionamiento marítimo, abundantemente artillados y servidos; en Ceuta debería estar la capital del Apostadero del litoral marroquí, y entre El Ferrol y San Sebastián un punto intermedio de análogas condiciones ofensivas y defensivas.

Fuera de los puntos estratégicos naturales de Ferrol, Cádiz y Cartagena, cuya organización naval militar no satisface las necesidades extraordinarias de nuestra defensa marítima, no hay nada que merezca la atención de considerarse como punto de apoyo para una escuadra o división naval.

Las primitivas divisiones navales departamentales que en dichos tres puntos se quiso organizar, con un acorazado en cada cabeza de división y las demás correspondientes unidades de cruceros, cañoneros, destroyers, etc., se puede decir que son solamente teóricas; de modo que la defensa naval de España es hipotética, y así no se puede continuar, sin grave riesgo de la Patria.

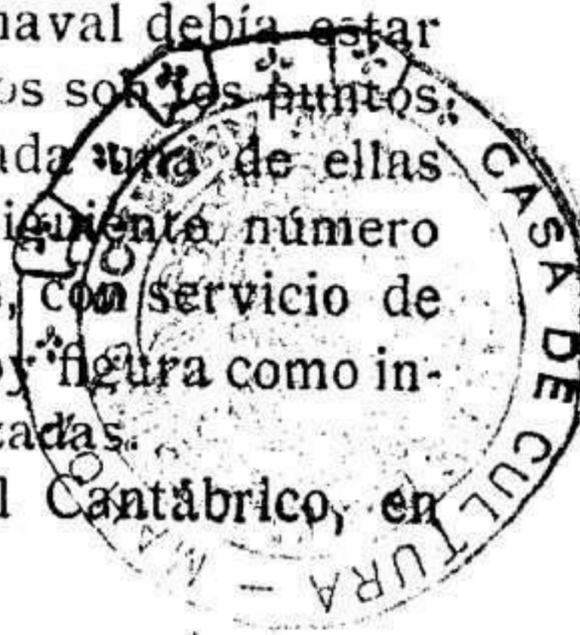
Las fuerzas navales de que actualmente dispone la nación española no están en circunstancias ni condiciones ni de tomar la ofensiva ni de establecer la defensiva. Fuera del acorazado «España» no tenemos nada que valga la pena, y si bien es cierto que pronto se dispondrá del «Alfonso XIII» y del «Jaime I», es lo cierto que de momento no se puede utilizar ni echar mano de otras unidades.

El «Pelayo», anterior a la escuadra del año 87, no está a la altura de los tiempos modernos, y en los otros buques de menor categoría, procedentes de dicho primer plan de reorganización marítima, tampoco se puede fundar grandes ilusiones en su cooperación el día de un posible conflicto.

Compréndese, pues, la urgencia de organizar nuestro poder naval, pero en forma que responda a las necesidades actuales de nuestra defensa marítima, pues son tan grandes y están tan desamparados los intereses nacionales, que no cabe perder tiempo en apresurar su transformación en elementos perfectamente útiles.

En rigor, nuestra organización defensiva naval debía estar cimentada en tantas divisiones navales cuantos son los puntos vulnerables de nuestro litoral, encabezada cada una de ellas con un acorazado del último modelo y el consiguiente número de cruceros rápidos, torpederos y submarinos, con servicio de aeroplanos y todo el material moderno que hoy figura como indispensable en todas las marinas bien organizadas.

Esas divisiones deberían residir: una en el Cantábrico, en



el punto intermedio del golfo de Vizcaya y Finisterre; otra en el Ferrol, la de Cádiz Carraca, la de Cartagena; otra en Mahón; otra en un punto estratégico bien determinado cerca del golfo de Rosas; otra en Chafarinas; otra en Ceuta, con un buen puerto de refugio; otra en las islas Canarias, y, por último, otra en Fernando Póo-Río de Oro.

¿Son muchas divisiones? Desde luego, y cada una de ellas implica grandes gastos de organización y utillaje; pero la situación comprometida de nuestra posición en el Mediterráneo, en el Atlántico y en el Cantábrico las exige de un modo muy imperioso.

Es posible que se haya considerado alguna vez un buen plan estratégico naval ofensivo-defensivo de la nacionalidad española; pero es preciso reconocer que no ha surgido con propósito firme de realización. La cuestión económica habrá podido ser un inconveniente para que se adopte; pero a esto cabe objetar que por encima de estas razones está la salvación de la Patria.

Ni los presupuestos ordinarios ni los extraordinarios de la defensa naval militar de España acusan un plan suficientemente meditado que abarque en su totalidad los grandes intereses cuya salvaguardia le compete. No tenemos bases navales, ni diques, ni Arsenales que verdaderamente merezcan ese nombre; carecemos de puertos de refugio, de abastecimiento, de artillado, de elementos ofensivos y defensivos a la altura de las circunstancias y adelantos modernos.

¿Cuándo lo podremos tener? Esa es la incógnita a despejar y cuya solución apremiante envuelve todo el ciclo de la política naval de España. Necesita la defensa marítima de nuestra Patria que esa política naval se traduzca en hechos inmediatos; que las bases navales sean verdad; que los Arsenales y diques existan; que los acorazados y demás unidades constituyentes de cada división naval no sean teóricas, sino efectivas; que los puertos de refugio surjan y se organicen como corresponde.

Mientras no exista eso, mientras no se realice eso, mientras no pueda disponerse de eso, la defensa marítima de España estará huérfana, y no sólo huérfana, sino expuesta a las ambicio-

nes exteriores, cuyo radio de acción crece, y crece desmesuradamente, fijando sus miradas codiciosas en la nacionalidad española, admirablemente situada en la confluencia de los mares más comerciales del mundo y por completo desamparada e indemne para arrostrar las contingencias.

Juan Bart.

(Del diario de Madrid «La Mañana»).

Mahón y sus defensas

RECIENTEMENTE ha salido a la publicidad un folleto conteniendo dos conferencias que dió en el Ateneo de Mahón el ilustrado teniente de navío don Pedro M. Cardona, con el siguiente título: «Ensayo de valoración actual estratégica y táctica del puerto de Mahón». En la primera se patentiza la importancia estratégica actual de dicho puerto, con el que indispensablemente hay que contar para el dominio del Mediterráneo occidental; importancia que, si hoy es menor que la que tuvo en el siglo XVIII por el desplazamiento del centro estratégico hacia los mares del Norte, ha de aumentar, cualquiera que sea el resultado de la actual guerra europea, al restablecerse el necesario equilibrio entre las potencias.

En la segunda conferencia puntualiza los defectos de que hoy adolece el puerto de Mahón, a causa del abandono en que se le tiene, defectos fáciles de corregir, y especifica los elementos de que se le debe dotar para que pueda cumplir el cometido a que por su situación está destinado.

La lectura de tan notables y oportunas conferencias, en las cuales se da a entender en qué deben consistir las defensas de Mahón si han de dar resultado útil en armonía con las ideas y adelantos modernos, nos ha sugerido el presente artículo, que no tiene más objeto que el de procurar contribuir a que se invierta con el mayor provecho posible el dinero que por el mi-

nisterio de la Guerra se va a gastar, según se dice, en obras de defensa.

Un archipiélago como el balear, compuesto de islas no muy grandes y próximas, es indudable que estará a merced de quien domine el mar en que se asienta. De nada nos serviría tener perfectamente defendidos con baterías de costa todos sus puertos y bahías, si no pudiéramos imponer el respeto en dicho mar con una escuadra propia o aliada. Careciendo de ella, o derrotada por el enemigo, éste se hará dueño de la isla o islas que desee ocupar, sobrándole puntos de desembarco, por muchos que sean los que se hayan fortificado. En estos casos, es decir, no dominando el mar, la fuerza móvil es lo más eficaz para oponerse a los desembarcos o batir las fuerzas desembarcadas.

Lo primero, pues, que se necesita para la defensa de las Baleares son barcos de la clase y en el número indispensable para dominar el Mediterráneo occidental. De la necesidad de estos barcos se deduce, en consecuencia, la de una base naval en el Archipiélago, de un puerto militar que les sirva de apoyo y refugio. Este puerto es el que se debe fortificar con todos los elementos precisos para hacerlo inexpugnable directamente, a fin de que pueda garantizar la seguridad de la escuadra a que ha de servir de base. Sería inútil invertir millones en fortificar otros puertos y bahías; a la escuadra le basta una sola base o puerto de refugio en el Archipiélago; el erizar de cañones otros puntos no evitaría desembarcos si perdiéramos la escuadra, y mientras la conservemos dominante no serán posibles estas operaciones.

No hay en el Archipiélago balear más que Mahón que reúna las condiciones exigibles a un puerto militar. Sólo necesita ser dragado en algunos puntos para extraer el fango que se ha ido acumulando por abandono durante tantos años y aun siglos, y los demás gastos naturales de entretenimiento, así como para completar los elementos militares de mar y tierra que le faltan.

Situado en el centro del cuadrilátero Cartagena, Tolón, Magdalena y Bizerta, la escuadra que en él se apoye tendrá en jaque a los buques que se vean obligados a cruzar en cualquier

sentido esta importante zona del Mediterráneo, cuyo dominio ha sido y será eternamente codiciado por las principales potencias de Europa. Su capacidad y condiciones le permiten albergar, con absoluta tranquilidad en cuanto a los temporales, a los mayores buques de combate, en número superior al necesario para la defensa de la citada cuenca del Mediterráneo. La configuración de las costas norte, este y sur de Menorca, favorece al propio tiempo el establecimiento, en excelentes posiciones, de las defensas terrestres indispensables para garantizar el puerto contra un bombardeo.

La idea modernamente extendida de convertir en puerto de refugio la bahía abierta de Pollensa, queda rebatida en la conferencia del señor Cardona. Pero si fuera humanamente posible hacer un puerto cerrado de una bahía que tiene 5,500 metros de anchura en su boca y en todo su saco, y de 40 a 50 de profundidad en aquélla, y si pudiera España gastar en ello los millones precisos, habría que esperar aún el número de años necesario para que se realizara ese milagro, antes de invertir en dicha bahía grandes cantidades para artillarla y dotarla de los indispensables recursos militares.

Aun así cabría preguntar qué objeto tiene el abandonar un puerto con excelentes condiciones para base naval, teniendo que construir y habilitar otro que carece de todo; a no ser que se pretendiera para España un lujo de tener dos puertos militares próximos donde no hace falta más que uno.

No hemos de precisar los elementos fijos y móviles que exige la defensa de Mahón. Sólo diremos que basta mirar el mapa de Menorca para comprender que el cabo Esperó al este, algunos puntos de la costa norte y alguno de la costa sur, alejados unos cuantos kilómetros de aquél, reúnen excelentes condiciones, por su situación avanzada y cotas convenientes, para emplazar en ellos unas cuantas baterías, pocas, de cañones de gran calibre, que obliguen a los barcos enemigos a mantenerse a distancias suficientes para evitar el bombardeo del puerto desde cualquier parte, suprimiendo la «zona sin alcance».

Las características más convenientes para estos cañones se deben determinar partiendo de la base de que no sean de potencia inferior a los que usan los grandes acorazados de las

principales naciones, cuyos calibres oscilan entre 34 y 38 centímetros.

Acordémonos de que los Estados Unidos adoptan cañones de 40 centímetros para la defensa del canal de Panamá. Pensar hoy en calibres inferiores a los mencionados para el combate a distancia sería quedarnos rezagados, y el día que estas piezas estuvieran emplazadas en sus baterías, resultarían ya insuficientes para el objetivo a que se destinan.

Si el crédito de que se dispone es limitado, vale más artillar pocas plazas (en el Mediterráneo solamente Cartagena y Mahón) con unas cuantas baterías de potentes cañones, que repartir el dinero de que se disponga entre muchas, para fortificarlas con economía en su artillado y elementos complementarios, economía que a la larga resultará contraproducente. No estamos en condiciones ni hace falta fortificar más que las bases navales, puertos de refugio y algún paso importante como el Estrecho de Gibraltar.

En resumen: las Baleares necesitan para su defensa los barcos indispensables para dominar el Mediterráneo occidental, con un puerto de refugio o base naval en Mahón, complementaria de la de Cartagena, las defensas fijas precisas para hacer dicho puerto inexpugnable directamente y aumentar de un modo considerable las tropas y elementos de la defensa móvil en todas las islas, para evitar o rechazar los desembarcos que en ellas se intentaren.

Se cita y admira a Alemania como modelo de previsión en asuntos militares y político-militares; pues bien: el actual Emperador de Alemania es, entre todos los soberanos reinantes, el que conoce mejor el puerto de Mahón; para ello lo ha visitado dos veces: la segunda acompañado de almirantes, generales y ministros.

Si esto es casualidad o previsión, dedúzcanlo quienes están obligados a ser previsores y obren en consecuencia.

X.

(De «La Mañana»).



La defensa de las Baleares

LA lectura de las conferencias del teniente de navío don Pedro M. Cardona sobre valoración estratégica y táctica del puerto de Mahón, nos sugirió el artículo inserto en el número del lunes pasado de «La Mañana», en el que decíamos que para defender las Baleares se necesitan barcos, baterías permanentes que hagan inexpugnable aquel puerto militar y aumentar considerablemente las fuerzas en las guarniciones de las islas.

Vamos a ver hoy si es indispensable establecer baterías de costa en otros puntos de Menorca o de Mallorca.

La existencia del puerto de Fornells a unas 20 millas de Mahón, en la costa norte de Menorca, puerto natural que por su capacidad es el segundo del Archipiélago, y al que el señor Cardona llama «conjugado» del de Mahón, obliga a establecer en él las defensas permanentes indispensables para impedir que el enemigo pueda tomarlo como base para atacar de revés a Mahón, y para facilitarnos el aprovisionamiento de esta plaza en caso de bloqueo. No es necesario fortificar ningún otro punto de Menorca, debiendo estar a cargo de las fuerzas móviles el oponerse a los desembarcos y batir las fuerzas desembarcadas.

No existiendo en Mallorca ningún puerto militar ni que reúna condiciones que permitan darle este carácter, ni siendo necesario, dada la proximidad del de Mahón, que ha de ser la base naval del Archipiélago, no es preciso fortificar por medio de obras permanentes de defensa ningún punto de la costa de dicha isla; a los que sean aptos para desembarcos, deben atender también las fuerzas de la defensa móvil, que han de aumentarse considerablemente.

Las permanentes que no tengan por misión defender una

base naval o un importante punto de paso, ¿a qué objeto pueden obedecer? Desde luego no sirven para evitar el bloqueo, que se ha de impedir por otros medios. Su objetivo se ha de reducir a oponerse al bombardeo de alguna población importante, o al desembarco de fuerzas, o a evitar que la escuadra enemiga utilice algún punto de la costa como base eventual. Con el exclusivo fin de evitar desembarcos de fuerzas no se deben construir baterías permanentes, porque por muchos puntos que se fortificasen siempre quedarían otros donde poder desembarcar. Para proteger contra el bombardeo una población importante, evidentemente sirven las baterías bien emplazadas y artilladas, si a ello se presta la configuración de la costa. Pero son tantas las poblaciones importantes que en nuestro litoral pueden ser bombardeadas, si no se respetan las ciudades abiertas o indefensas, que lo mismo deberíamos fortificar por esta razón la ciudad de Palma (única de Baleares que está en este caso), que las de Barcelona, Valencia, Alicante, etc. El mejor medio de evitar estas operaciones es una escuadra que impida a la enemiga poderlas efectuar.

Precisamente se observa hoy en muchas naciones la tendencia a ir suprimiendo las baterías fijas de las plazas exclusivamente comerciales, dejando fortificados tan sólo los puertos militares. Así lo han acordado ya Dinamarca, Suecia, Noruega, Grecia e Italia. En esta última se están desmantelando actualmente las fortificaciones de Génova, su primer puerto de comercio. Y fuera de las bases navales, no dejan siquiera ni las baterías de salvos, advirtiéndolo en los «Avisos a los navegantes», para que los buques de guerra no hagan honores al cañón.

Siguiendo esta tendencia, deberíamos nosotros desmantelar, en el Mediterráneo, las fortificaciones de Barcelona y de Palma, que sólo servirían de pretexto para que el enemigo pudiera bombardear estas importantes ciudades, cuyas baterías, además, no conseguirían evitarlo.

El fortificar otros puntos de Mallorca, como las bahías de Alcudia y Pollensa, no podría tener por objeto ni siquiera evitar bombardeos, por falta de poblaciones que lo merezcan y de buques que fondeen en dichas bahías. Para impedir desembar-

cos ya hemos dicho que sería inútil, pues podría efectuarlos el enemigo, dueño del mar, en la costa sur de la isla, por ejemplo, con relativa facilidad y con la ventaja de tener más próximo su objetivo, que sería la capital, a la que llegaría, si no lo impidiesen las fuerzas móviles, sin que sirvieran para nada sus baterías de costa.

Las defensas fijas en dichas bahías, ¿qué objeto podrían tener? Excluidos los dos primeros objetivos, de los tres que hemos señalado, no queda más que el último, que se reduciría en este caso a evitar con algunas baterías de obuses que una escuadra enemiga pudiera estacionarse en dichas bahías para carbonear. Pero no es esto probable, ni son, por lo tanto, aquellas baterías necesarias, por las razones siguientes:

Primera. Porque la escuadra enemiga tendrá probablemente en el Mediterráneo alguna base permanente propia o de nación aliada.

Segunda. Porque, aun no teniéndola y viéndose obligada a efectuar aquella operación en costas españolas, preferirá hacerla más lejos del puerto militar de Mahón, en la bahía de Rosas, por ejemplo, que en la de Alcudia o en la de Pollensa, que además «está completamente expuesta al embate de los terribles y frecuentes vientos del Golfo de León» (derrotero del Mediterráneo); y

Tercera. Porque aun suponiendo que se arriesgue a estacionar en alguna de estas bahías y que lo permita el viento favorable del cuarto cuadrante, lo pueden impedir los sumergibles salidos de cualquier puerto de Menorca; desde el de Ciudadela tardarían poco más de una hora, y lo pueden impedir en la condición más favorable para el ataque de los sumergibles, que es cuando los buques están estacionados.

Si estos medios son suficientes para impedir, en las mejores condiciones para nosotros, la única operación que aun remotamente y en caso extremo podría intentar el enemigo, huelga acudir a otros, que exigirían cuantiosos gastos permanentes, como suponen las baterías de costa con sus guarniciones y consiguientes cuarteles, depósitos, enfermerías, etc.

Así como en el interior no se fortifican más que las plazas que han de servir de apoyo a los ejércitos y algún punto de

paso obligado, dejando sin defensas fijas muchas ciudades importantes, tampoco deben fortificarse en las costas más que los puertos que han de servir de base o refugio a las escuadras y algún estrecho o canal.

En Baleares, como en la Península, hace falta mucha artillería de campaña, mucha más de la que existe; baterías de costa, pocas y buenas.

No estará demás hacer presente que en Baleares, en una provincia pequeña, existen hoy doce guarniciones, y esto después de haber suprimido en estos últimos años otras tres por escasez de fuerzas, en puntos donde se han hecho o se hacen gastos de consideración para construir cuarteles y adquirir edificios. Antes de pensar en el establecimiento de nuevas guarniciones permanentes para defender puntos donde no existe nada, es preciso reforzar las existentes, a fin de que estén en buenas condiciones para acudir en caso necesario donde hagan falta, y restablecer las suprimidas, por lo menos, en algún punto que se considera de gran importancia.

Barcos con una base naval inexpugnable, y numerosas fuerzas móviles, es lo que se necesita para defender las Baleares.

(De «La Mañana»).

X.

La juventud de Orfila

(Fragmento de una autobiografía inédita) (*)

(Continuación)

Al día siguiente estaba instalado en la calle de Copreau, muy próxima a la calle de Orleans, y era presentado a dos

(*) 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.

hombres eminentes, Fourcroy y Vauquelin, que fueron mis maestros. Séame permitido, antes de pasar adelante, el trazar en pocas palabras el retrato de Lacoma, y expresar toda la dicha que experimentamos uno y otro durante ocho años que vivimos juntos. Dotado de una figura simpática, de un juicio seguro y de un talento de los más notables como pintor de flores, Lacoma no conoció nunca el odio; servicial hasta el extremo y de un trato tan fácil como agradable, era querido de cuantos le conocían; tan es así, que durante su larga vida no experimentó desengaños ni disgustos serios; su alma, pura como el cielo, no dió nunca refugio a la ambición ni a la intriga. ¡Ser perfecto, después de cuarenta años de tan estrecha amistad, puedes contar con un afecto sin límites!

Se aproxima ya el momento de ponerme a trabajar; me dirijo al Jardín de Plantas, en donde sigo los cursos de Botánica de Desfontaines, de Mineralogía de Haüy, y los de Química de Laugier y de Vauquelin. Haüy, ese sabio ilustre de tanto ingenio, tiene a bien distinguirme y me propone darme en su casa lecciones de Cristalografía. Vauquelin, cuyo saber y probidad nadie me aventaja en admirar, me admite en su laboratorio y me prodiga consejos preciosos; pronto soy encargado de preparar sus lecciones bajo la dirección de Dubois, jefe del laboratorio; en fin, Desfontaines me acoge con benevolencia. Van transcurriendo los días sin aburrimiento, ocupado en el estudio de la Botánica en el jardín, en el de la Química práctica en el laboratorio, y en el de la Mineralogía en los gabinetes del Museum o en casa de Haüy. Fourcroy, con su palabra fácil, elegante y tan persuasiva, se decide a explicar seis o siete lecciones de Química orgánica y me encarga especialmente de preparárselas. Apenas comenzado el octubre reemplazo el estudio de la Botánica por el de la Zoología. Cada día estudio en los gabinetes durante dos o tres horas, y tan pronto como dan comienzo los cursos de Lemarcke, Cuvier, Geoffroy Saint-Hilaire, llego a ser su discípulo más asiduo.

Durante el invierno de 1807 a 1808 aprovecho la ocasión que me es ofrecida por un rico propietario de la calle de Bac, el señor Barrat, quien me propone dar en su casa un curso de Física y de Química; el joven Barrat, que se había hecho ami-

go mío, había instalado en su laboratorio un número bastante considerable de máquinas que me permitían repetir en mis lecciones los principales experimentos que se verificaban en el Colegio de Francia y en otras partes; si mi auditorio no era numeroso, era al menos escogido, y cada día, excepto los domingos, de cuatro a cinco de la tarde, asistía religiosamente a esa clase cuyas lecciones había yo inaugurado en interés propio con el objeto de acostumbrarme a exponer con orden lo que había aprendido. Un día, en abril de 1808, el señor Barrat me invitó a comer, sin darme a conocer antes el nombre de los convidados que había reunido; ¡cuál fué mi asombro cuando vi entrar, en la sala donde yo explicaba, a Fourcroy y Vauquelin, que formaban parte del número de esos invitados! Me detengo al instante, y todos los oyentes se levantan espontáneamente para dar a esos dos grandes prestigios el testimonio de respeto que les era debido; les ruego que se sienten y prosigo mi explicación. Se convendrá en que jamás estudiante alguno fué sometido a más ruda prueba y que era preciso tener cierta sangre fría para no morir en el acto. Terminé, sin embargo, mi lección sobre electricidad animal tranquilamente como si mi auditorio se hubiese visto aumentado en dos alumnos ordinarios; y hasta creo que tal vez los esfuerzos que hice en aquel momento dieron a la dicción y al asunto que trataba un interés que no había tenido hasta entonces. Terminada la conferencia, mis excelentes maestros tuvieron a bien animarme para seguir por aquel camino, manifestando que no les había pesado el haberme oído.

Mas ¡ay! que estaba yo, en ese momento tan dichoso para mí, muy lejos de sospechar que, en breve, un acontecimiento terrible cambiaría de súbito mi destino y me vería casi obligado a mendigar para subsistir en un país tan lejano del mío.

(Continuará)



Documento curioso

EL ateneísta don Antonio E. Codina ha adquirido un pergamino muy bien conservado, consistiendo su texto en una misiva del Rey Carlos IV al Dey de Argel, en la cual le participa la remesa de 40,000 pesos fuertes a cuenta de lo que debía la Corona.

Al interés de carácter histórico de dicho documento se une el local — digámoslo así — de haberse encontrado en esta isla.

Damos a continuación una reproducción literal del mismo.

R.

Don Carlos por la gracia de Dios, Rey de las Españas, de las dos Sicilias, de Jerusalem, de las Indias, Archiduque de Austria, Duque de Borgoña y de Milan, Conde de Abspurg, de Flandes, del Tirol. Ilustre y Honrado Dey de Argel. Me aprovecho del regreso de D.ⁿ Joseph Higuero, Comisionado por D.ⁿ Manuel de las Heras para la ventilación del punto del rescate de los Franceses, para renovaros mi satisfacción por vuestra exaltación a esa silla y Gobierno, con las protestas sinceras de mi buen afecto, y de mis deseos de que disipado todo motivo de disgusto, se estrechen entre nosotros, unos vínculos de paz estables, y duraderos. Creo haberos dado una prueba segura de estos sentimientos, enviandoos 40.000 pesos fuertes, a cuenta de lo que os debe mi Corona, en medio de los peligros de esos mares, y de las graves atenciones de la Guerra; y espero añadir en breve otra remesa a esta, para que veais confirmadas con los hechos mis ofertas. Sobre el rescate de los Franceses, creo os hareis cargo de que nuestro Comisionado no há podido verificarlo, porque ni la guerra costosa presente, ni otras consideraciones podian haberme decidido a

mandárselo; además de que este punto es peculiar a las dos Potencias, y debe tratarse entre ambas con la franqueza y buena fé propias de los estrechos lazos de amistad que me unen con la República Francesa. Por tanto, zanjados así los puntos pendientes con esa Regencia, confío esperareis el saldo total de la Deuda sin disgusto, ni impaciencia, pues lo promueve mi cuidado; y correspondereis con esta demostración a las disposiciones que me asisten en todo tiempo de complaceros. De San Ildefonso a 22 de agosto de 1798.

Yo El Rey.

Por indisposición de D.ⁿ Fran.^{co} de Saavedra

Mariano Luis de Urquijo.

Al dorso:

Al Ilustre y Honrado Dey de Argel.

Hay un sello Real en seco y otro sello, en tinta, que dice: Consulado general en Argelia. — República Española.

Bibliografía

Jerónimo Forteza. — *Higiene de los niños. — Consejos a los padres.*

Trabajo de vulgarización científica, en el que en forma breve y estilo correcto, se explican a los padres los fundamentos de la higiene de los niños, especialmente lo relativo a la alimentación. La novedad del folleto no consiste precisamente en la idea, puesto que Ulecia, Martínez Vargas, Merino, Delcuve, y muchos especialistas, han escrito manuales para la crianza de los niños; la originalidad del señor Forteza estriba en la manera como desarrolla los asuntos, ya que marca orientaciones, expone doctrina y vulgariza los verdaderos cimientos de la higiene infantil. Su único objeto, no es el de que la madre aprenda rutinariamente a criar a sus hijos, sino a que se con-

venza de la trascendental importancia de determinadas cuestiones que afectan a la salud de sus pequeñuelos. El doctor Forteza aspira en su obrita, a crear un espíritu maternal *adoctrinadamente* solícito. Además, tiende a destruir determinados errores y ensalza cuanto se merece el valor de la higiene y de los médicos.

Es, pues, una obra de cultura y de verdadero especialista; demuestra conocer a fondo el organismo de los niños, reflejando en sus escritos la ciencia adquirida en los libros y la experiencia alcanzada en la visita de Hospitales y Consultorios de su especialidad, donde ha desempeñado diversos cargos.

Al darle las gracias por el ejemplar remitido al Ateneo, nos complacemos en enviarle además nuestra enhorabuena por su trabajo.

* * *

Investigación de aguas subterráneas. Antecedentes prácticos para el agricultor y el industrial, por **A. Carbonell T.-F.**, *Ingeniero de minas.* — Córdoba, 1914.

Este importante trabajo forma un bien editado folleto de 45 páginas con grabados intercalados. El asunto, tratado con maestría, es de gran interés para los agricultores, pues es uno de los que, bien estudiados y aplicados, han de contribuir, quizá más que otro alguno, al progreso agrícola de España. Dedicó el autor algunas páginas al estudio de los pozos artesianos, dando una síntesis de las condiciones que se requieren para la existencia de las aguas artesianas.

Recomendamos la lectura de tan útil trabajo.

Observatorio Meteorológico de Mañón. = Latitud geográfica 39° 53' - Longitud al E. de Madrid 7° 57' - Altitud, en metros, 43
Resumen correspondiente al mes de marzo de 1915

Décadas	BARÓMETRO, EN mm Y A 0°						TERMÓMETROS CENTÍGRADOS						PSICRÓMETRO		
	Altura media	Oscilación media	Altura máxima	Fecha	Altura mínima	Fecha	Temperatura media	Oscilación media	Temperatura máxima	Fecha	Temperatura mínima	Fecha	Oscilación extrema	Humedad rel. media	Tensión media en milímetros
1. ^a	759.7	0.57	766.5	5	751.4	8	10.5	6.8	19.2	6	2.8	10	16.4	73	—
2. ^a	756.8	0.56	761.8	13	744.4	19	11.2	6.0	17.7	18	4.2	11	13.5	73	—
3. ^a	755.2	0.06	763.4	22	744.9	28	14.2	5.8	20.7	29	9.2	27	11.5	83	—
Mes	757.1	0.40	766.5	5	744.4	19	12.1	6.1	20.7	29	2.8	10	17.9	76	—

Décadas	ANEMÓMETRO										DIAS DE		DIAS DE		DIAS DE		DIAS DE		DIAS DE					
	DIRECCIÓN DEL VIENTO		FRECUENCIA DE LOS VIENTOS		FUERZA APROXIMADA		DIAS DE		DIAS DE		DIAS DE		DIAS DE		DIAS DE		DIAS DE		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
4	»	1	»	2	1	2	»	2	5	1	2	6	2	2	2	2	4	1	1	»	»	14.0	7.0	2.2
»	1	3	1	1	2	1	1	3	5	2	»	5	3	2	2	3	4	1	»	»	»	12.8	11.7	1.6
2	»	1	1	1	2	3	1	3	4	4	»	4	4	3	5	2	1	»	»	»	»	39.6	20.0	1.1
6	1	5	2	4	5	6	2	8	14	7	2	15	9	7	9	7	9	2	1	»	»	66.4	20.0	1.7

Mauricio Hernández Ponseti.

Folk-lore menorquí

DE LA PAGESIA

per

En FRANCESCH CAMPS Y MERCADAL

(Continuació) (*)

CONFESSIÓ DE SA PASTORA

Una puñida pastora
qu' estimava 'l seu pastor,
plora i està llastimosa
an els peus des confessor.
— Digau, pare confessor,
digau, que Deu us ajud',
en sa vostra juventut
si haveu tenguda amor.
— En sa meva juventut
tú no t' hi has de posar,
que d' ensians els hàbits dug
del mon vaig renunciar.
Si hau vingut per confessar,
digau los cinc manaments.
— Els cinc manaments diré,
que son de l' obligació:
en el manament primé',
no som oit missa cumplida,
sino qu' he anat devertida
per veure si lo veuré.
En el segon manament,

(*) Véginse págs. 81 y sigüents.

he robada l' endiana,
 per pareixer mes guilana,
 per agradarli a ell.
 En el tercer manament,
 he robat lo qu' he pogut,
 i li som donat a ell
 per tenirne servitut.
 Dic qu' en el quart manament,
 no he honrat pare ni mare,
 i a devant sa seva cara
 no 'ls he estada obedient.
 En el cinquè manament,
 no he fet l' obediencia;
 i aquí me postr, pare meu,
 que 'm doneu la penitencia.
 — No som ningún confessor,
 ni manco agradauat;
 som es teu enamorat,
 es teu estimat pastor.
 — Mon cor queda esbadalit
 i mon pit sense conhort,
 que a tant t' ets atrevit
 que te mereixes la mort.
 — Calla, pulida pastora,
 que açò no ho sabrà ningú,
 es secret queda entre 'ls dos,
 entre de jo i de tú.

.
 Mentre ajonoiada estava
 i a Deu feia oració,
 va sentir una remó...
 i va esser ell, que passava...

ES GUAL-LARETO

En Gual-lareto ha caigut
 cap a vall des Mirador,
 mariners l' han aixicat
 i l' han dúit dins sa presó.
 I com sa mare hi anava
 a sa presó, per veure'l,

Gual-lareto suspirava
abraçat a una creu.

— Fiet, un present te dug:
d' una gallina bullida.

— Mu mare, entornauvos-la;
no me la veureu païda.

I com sun pare hi anà
a sa presó, per veure'l,
Gual-lareto suspirava
abraçat a una creu.

— Fiet, un present te dug:
una imatge del Roser.

— Mun pare, dixau, dixau:
açò es lo qu' he manester.

SES BOGADERES

(Fragment)

— Quin' hora es?

— Les tres...! (*en tò de nyefa*).

— Bon punt per rentà bogada.

— Aquesta pica 's sa meva;
jo la teng assenyada;
si cualq' ú me la vol pendre
sentirà sa meva llengua.

— Ja tenim aquí na Daifa!...

— Jo 'm pensava qu' eren bruixes,
o qu' era gent encantada.

— En tota sa matinada
no he pogut dormi de pusses!...

.

, (Mahó).

DÈCIMA

Calvín, per s' avilantesa,
un dia en el cel va entrà,
perque Sant Pere deixà,
de descúit, sa porta empesa.
I va veure a Santa Tresa

sensa cota ni faldons,
 qui ventava an es fogons;
 i Sant Diego d' Alcalà
 aprenia de cuinà
 sa carabaça am guixons (1).

(Alahó. — Els Horts de Carbonell).

NA ROSETA

Vaig partir de Son Terí
 amb una fosca molt forta;
 i pes camí me van di:
 — Andreu, na Roseta es morta.

No sé si ho fèien aposta,
 pera dar-me mes tristó;
 uns me dèien qu' era morta,
 altres, que estava milló.

Quand allà vaig arribar,
 demàn per na Rosa nostra,
 i me van fer de resposta:

— Na Roseta 's morirà.

Quand jo pujava s' escala,
 i la pujava tot sol,
 la veig... sa cara tapada
 am sa colga des llençol!

— Roseta, què vos faig pòr,
 que sa cara vos tapau?

— Oh Andreu, vos sou un clau
 que me travessau es cor.

Sa criada li pujà
 un platet de llesques dolçes;
 sa mare amb un ventai nou
 li espolçava ses mosques.

Sa mare, plorant, li dèia:

— Roseta, què estàs millor?

Ella: — Mu mareta, no:

(1) Deu fer alusió a sa consuetud que hi havia al Toro, en temps dels frares, sa diada de Sant Diego: fèien carabaça am guixons pes dinar de tots els romeus; se 'n h ajuntaven de tota s' illa. Sa dècima 'm sembla feta o arreglada des doctor Ponsi d' Alahó, que va esser, i es, un poeta popular.

de febre n'estic encesa;
 anau, que vengui's doctó,
 i també s'extremaunció.

Al dir aquestes paraules,
 entregà l'ànima a Deu;
 tant si es bona, com si es mala,
 ha acabat es viure seu.

Quand la van anà a vestí
 s' enamorat n'era prop,
 i li va posar un floc:
 parexia un serafi.

Quand la van du a enterrar
 quatre fadrins la portaven,
 tots quatre la festetjaven:
 jera cosa de plorar!

Quand van surtí de l'Esglesia
 van posar-s' caza de dol.
 i van anà a di a sa mare:
 — Deu vos do vida i consoll!

Al s'endemà dematí
 vaig sortir fora murada
 no mes per no sentir di:
 Na Roseta està enterrada.

Damunt sa pedre des vas
 quatre lletres van escriure:
 — Aquí està una enamorada
 que te amor i no pot viure.

CODOLADES (*)

A NA FOGARONA

Fogarona, Fogarona,
 la meva salut es bona,
 gracies a Deu, axí sí;

(*) Sa *codolada* menorquina o, mes ben dit, baleàrica, correspon, en son objecte, a la *saeta* andaluça; composició emprada per ferir, com un arma qui s'aclava. I se comprèn que sa composició am tal pensament usada a s' Arxipel-la Baleàric s'anomenàs *codolada*, ja que s'arma de tir propia d'ell era es còdol, sa pedra, es tir de bassetja. En son principi, tal vegada era, am son metre propi, una relació curta, lacònica, de poques cobles: una *codolada*. I amb es discurs des temps *codolada* ha venguda a significar sols una forma mètrica especial. Però encara que sa composició sía llarga, sempre te sa tiranya feridora, aclavadissa: de *codolada*.

tun cosset ple de salut;
sa camia no la mut,
ni surt de casa.

Tothom me diu que som ase,
perque jo no mut d' amor;
jo no 'n trob cap de millor
dins ciutat.

Ja tením s' am aficat
fins a sa ganya;
i jo ja he posat sa banya
de volerté.

Fogarona, digues-mé,
tú, o ta mare:
no 't casis amb antipara,
ni tampoc am gent de feina,
que 't faràn rostir sa beina
anant p' es sol.

Ja que ta mare no 'm vol,
volem tú a mi,
careta de serafí,
tot llampadures,
pes teu blanc còs.

El tens tan preciós
que no te igual;
sa teva boca un coral
i perles fines;
p' altre part si son mes fines
que mel-melada.

Quí 't podria estar devant,
cara per cara!...
— No crec jo que 't fessis frare
i manco beato. —

— Si 't pogués repicà 's cos
per ses costelles...!
perque tú ets de ses mes belles
de dins l' altà.

Venturós de quí t' haurà
per ses jugades!...
perque tú cada vegada
'n faràs dos.

I me fa tant concirós

sa teva aussencia,
am tant poca paciència...
— Deu te consol. —
'M veuràs vestit de dol,
i tot barbut,
un porquet d' agià serrut,
per tú, guilana.

CASÀ, CASÀ...

Moltes son ses fadrines
que 's deverteixen,
i no conexen
qui 'ls hi vol be;
van p' es carré
cap acotat,
perque s' animorat
les ha dexades.
I diuen mil vegades;
jai de mí, trista!...
que mai m' havia vista
tant devertida!...
I ara m' ha avorrida,
sensa motiu;
encara 'l sent qui diu:
còm l' enganada!...
Trièla pulida
i agraciada;
no la trís criada,
ni andahadora;
no la trís senyora,
perque no fila;
tot lo día crida
p' ets escarpons,
gallines i capons
per fé estofat,
presents a s' estimat,...
i tú no ho veus;
t' ho dic i no ho creus,
cara de bè.

Amb un poc de cafè
jo passaria;
al punt me casaria
am qualsevol,
i mu mare no ho vol.
Jo li responc:
casà, casà;
que no vui esperà
tení vint anys,
com veig aquests enganys
d' aquests fadrins:
si hem passat els tres cincs
ja no mus volen.
Alguns mus aconçolen
per passa-temps;
mus fan taià sa coa
i mus fan belà,
i noltros, mes besties.
tot ho comportam.
Ja cantarem matines
tota la vida.
Mirau quín eczemplà,
d' aquest jovent!...
Què no tenguin talent
de coca molla!...
En farem una encolla
de das en dos;
'narem a ca 's Rectó,
i li direm lo que passa,
que açò 's festetjà massa,
sensa casà;
qua miri lo que fa
aquest senyó,
que si no, s' hi mourà
una rebel-lació.

(Continuará).