

Marinos ilustres menorquines de los siglos XVIII y XIX.

Apuntes biográficos.

ENTRE la pléyade de los valientes marinos menorquines, héroes ignorados que, en todas épocas, han enorgullecido a la ciudad que les vió nacer, merecen especialísima mención y un puesto honroso en la lista fecunda de sus hijos ilustres, algunos náuticos arrojados y expertos, de los siglos XVIII y XIX, flor de los Capitanes y Pilotos del Levante español, que o derrocharon su sangre generosa por la Patria o emplearon en loor de la cultura su inteligencia.

Como los años, y sobre todo nuestra apatía olvidadiza, han ido relegando a la obscuridad los laureles que para gloria suya y nuestra conquistaron a fuerza de trabajo y sacrificio, justo es reverdecerlos y admirarlos.

Aunando datos y noticias dispersas, inéditas unas y publicadas otras, es como hemos logrado trazar sus cortas biografías que, ordenadas cronológicamente, presentamos a la benevolencia del lector.

* * *

Don Jaime Scarmichi y Guivernau, Almirante de la Real Marina Portuguesa.—Hijo de un acaudalado naviero napolitano, establecido en Menorca, nació en el Arrabal de San Felipe el año 1745. (1)

Debió seguramente navegar en las embarcaciones de su casa con las que hizo diversos viajes a Italia (2) y por los

(1) Este pueblo fué demolido en 1774 por los ingleses siendo dueños de Menorca, y trasladados sus moradores al nuevo arrabal, hoy Villa-Carlos.

(2) Véase *Roca Diari de Mahó*, en la REVISTA DE MENORCA 2.^a época 1896-97.

años de 1778, autorizado en Mahón el armamento contra los franceses mandó, en compañía de Pascual Scarnichi, el corsario *Royal Hibernia* de gran porte, y armado de 24 cañones, 14 pedreros y 145 tripulantes, y después el *The Enterprice* de 12 cañones y 50 hombres de dotación con cuyos buques encontrose en diversas acciones de guerra y realizó importantes apresamientos.

Entró luego a servir en la Real Marina portuguesa en calidad de Piloto Práctico, obteniendo el grado de Alférez de Fragata en 1788.

Recorrió el Mediterráneo y el Atlántico, y siendo ya Capitán de Navío, trabó con el buque de su mando, violento combate con un jabeque berberisco de gran tonelaje que logró echar a pique recogiendo su tripulación que condujo cautiva a Gibraltar y de allí a Lisboa.

Al frente de dos navíos y dos fragatas del gobierno portugués, concurrió este intrépido marino a la expedición y bombardeo de Argel que al mando del célebre D. Antonio Barceló tuvo lugar en el mes de Julio de 1784, dando constantes pruebas de valor en los varios ataques que se dieron a la plaza.

Hombre de fidelísima conducta, le fueron confiados los más delicados cargos, en todos los cuales laboró en provecho de la nación a que servía. En 1808 fué nombrado Almirante de la flota, ⁽¹⁾ destino que sólo pudo desempeñar cuatro años puesto que falleció en Portugal en 1812.

Don Francisco Catalá y Sitges, Capitán de Fragata y Primer piloto de la Real Armada.—Nació en Mahón en 27 de Diciembre de 1748 de don Francisco, Piloto de la Real Armada, y de doña Isabel Rosa Sitges.

Las impresiones de su primera edad y el ejemplo de su padre, hiciéronle abrazar con entusiasmo la carrera náutica ingresando en la Academia de Pilotos de la Armada en 1763.

(1) Hernández Sanz *Menorquines ilustres* en la REVISTA DE MENORCA 1906, Año X t. I. n.º VII. pág. 204.

Nombrado Pilotín de número empezó sus navegaciones, realizando diferentes cruceros, transportes y comisiones en el Mediterráneo y Oceano protegiendo de los piratas la recalada de las embarcaciones nacionales procedentes de América, y hallándose también en varias acciones de guerra contra los buques de las Regencias berberiscas embarcado en las flotillas de jabeques que mandaba don Antonio Barceló. ⁽¹⁾

Durante la guerra de 1778 a 1780 con la Gran Bretaña, prestó señalados servicios, y ascendido ya a Oficial, en Julio de 1783, fué destinado por el Gobierno a la comisión de Jefes y Oficiales ⁽²⁾ que presidida por el Brigadier Tofiño ⁽³⁾ y a bordo de las fragatas *Magdalena* y *Sabina* estaba encargada del reconocimiento de sondas y demarcaciones de los puertos, costas de España y litoral africano del Mediterráneo, y de la confección de las famosas cartas hidrográficas que tanto nom-

(1) Archivo Municipal de Palma de Mallorca: documentos del general Barceló.

(2) Figuraba también en ella entre otros ilustres marinos, el historiador D. José de Vargas Ponce, quien después de visitar nuestro archipiélago, dió a la imprenta en 1787 su *Descripción de las islas Píthiusas y Baleares*. Por lo que se deduce de esta obra, y aunque no mencione detalle alguno de la expedición, se desprende que estuvo fondeada en el puerto de Ibiza desde el 9 de Noviembre hasta el 18 de Diciembre de 1783 (pág. 6) que marchó a Mallorca, recorriendo sus costas hasta Marzo del siguiente año (pág. 39) en que pasó a continuar sus trabajos en Menorca. Al tratar del puerto de Mahón nos da curiosas noticias del movimiento marítimo del mismo en aquellos tiempos y dice en la pág. 118: «En este Astillero (Arsenal) se construía, y estaba adelantado un Jabeque de la Marina Real de porte de 36 cañones, y en diferentes parajes del Puerto, de cuenta de particulares, dos Fragatas, una de 600 toneladas y otra de 350, un Bergantín de 250, un Jabeque de 130 y otro de 40. Además hay propiedad del País 40 embarcaciones de cubierta de diferentes portes, y 91 de pesca.

La marinería matriculada de la Isla a principios de 1784 ascendía a 972 hombres, a saber 482 marineros hábiles, 273 inhábiles, y 217 Patronos, aunque se sabía de positivo había otros 200 marineros aun no matriculados. Su Maestranza compuesta de 81 Carpinteros de ribera, y de 34 Calafates asciende a 115 hombres.

Este puerto era antes muy frecuentado, y el derecho de anclaje ascendió en 1720 a 800 escudos, y aunque después disminuyó, montaba en 1737 a 208...»

Por Real Orden de 23 de Mayo de 1785 se destinó también a dicha comisión al célebre marino mallorquín D. Felipe Bauza, entonces Pilotín de número, quien en 30 de Enero de 1786 y en atención a los servicios prestados fué promovido a Segundo Piloto.

(3) Don Vicente Tofiño de San Miguel, sabio matemático y astrónomo, fué miembro de la Sociedad Económica Mallorquina de Amigos del País. En 3 de Noviembre de 1798 leyó su elogio histórico en dicha asociación D. Mariano Antonio Togores y Zanglada, antiguo Guardia Marina de la Real Armada y discípulo del ilustre jefe. (Véase Ramis de Ayreflor *Alistamiento noble de Mallorca*, Palma 1911. pág. 290.

bre adquirieron entonces y después. ⁽¹⁾ Asiduamente ocupado en tan árduo y difícil trabajo, para el que reveló excepcionales dotes, permaneció nuestro biografiado hasta Octubre de 1787, en que acometido de una grave enfermedad tuvo que abandonar la expedición.

Practicó después muchas navegaciones, que merecieron el beneplácito del Cte. General del cuerpo de Pilotos don Francisco Javier Winthuysen, y no dejó de verse seriamente comprometido en alguna de ellas. Distinguióse sobre todo en un viaje a América realizado en 1798 mandando la fragata de comercio nombrada *La Casualidad*, de la matrícula de Cádiz, en cuya travesía pasó por el estrecho de La Maire (S. E. de la tierra del Fuego), por donde hacía 50 años no había navegado ningún otro buque, y superando habilmente la vigilancia de las naves inglesas, entró en el Pacífico y arribó al puerto de Lima, de donde pasó al de Guayaquil y regresó a Europa antes de cumplirse el año de su partida.

Hizo también tres viajes a Manila mandando barcos de la Real Compañía de Filipinas, en uno de los cuales, por sospechas de próximo rompimiento con los ingleses, al marchar de Calcuta para Luzón sin prácticos ni derroteros exactos y sujeto a cartas erróneas, tuvo que dar la vuelta a las islas de Sumatra y Java y atravesar los estrechos de Lumbok, Saleyer, Dampier y San Bernardino, huyendo así de los frecuentados de Malaca y Gonda, porque cruzaban por ellos embarcaciones hostiles.

En 1807 y por R. O. de 14 de Julio, se le confirió la comisión de inspeccionar los puertos, cabos y ensenadas del Mediterráneo, desde el de Gata hasta el de Creus, con inclusión de las islas Baleares, levantar sus planos e informar de las mejoras que considerase susceptibles, comisión que desempeñó brillantemente hasta llegar a Capdepera, en Mallorca, donde apresado por navíos ingleses tuvo que interrumpir su trabajo.

(1) Los trabajos de esta comisión, atlas y derroteros, figuran en la Biblioteca Pública de Mahón.

Libre de su cautiverio presentó a la Dirección de Hidrografía las memorias y los planos que fueron aprobados por R. O. y diéronse a la estampa. (1)

Asignado, como estaba, al Departamento de Cartagena encargole, en 26 de Junio de 1811, el Capitán General de aquel apostadero, una relación histórica de las obras de muelles y puertos, verificadas durante el S. XVIII en el distrito marítimo de su jurisdicción; y mientras estaba concluyendo este trabajo, tuvo que suspenderlo por la invasión de los franceses en Barcelona y otras circunstancias de aquellos azarosos tiempos.

Todos los trabajos de Catalá se guardaron en el Archivo Naval y muy especialmente sus derrotas de las que en carta que le escribió en 27 de Mayo de 1812 el Cte. General del cuerpo de Pilotos, acusándole recibo de las mismas, le dice son de suma importancia por la parte del globo a que corresponden y por su mucha exactitud, buenas noticias y verdaderas situaciones de algunos lugares, especialmente la que formó de la costa de Coromandel y Bengala, y desde el rio Ganges a Cabita contra Monzón.

Más no pudo, sin embargo, dicho marino recoger el fruto de tan largos y útiles servicios. Mandando el navío *San José*, emprendió a principios de 1813 otro viaje a Filipinas, de donde no regresó ya, puesto que falleció a poco de llegar a Manila, el 25 de Diciembre del mismo año, cuando contaba 65 años de edad y la graduación de Capitán de Fragata de la Real Armada. (2)

Hicieron de él mucho aprecio los Generales D. Francisco de Borja, D. Federico de Gravina, D. Vicente Tofiño y D. Ignacio M.^a de Alava, concedores todos de su mérito y extraordinario talento, dejando su nombre en la Marina gratos recuerdos que durarán mientras haya quien sepa apreciar las bellas cualidades que tanto le distinguieron.

(1) Bover, *Biblioteca de escritores Baleares*, Palma 1868, t. I, pág. 177 y 178.

(2) Hasta 1902 perduró en la Armada sucesión de este ilustre marino, ya que en Abril del mismo falleció en Madrid su descendiente D. Emilio Catalá y Alonso de Medina, Contraalmirante, Gentil-hombre de cámara con ejercicio y guarda-joyas de S. M.

Don Juan Roca y Vinent, Piloto del Comercio.—Hijo de D. Pedro Roca y de D.^a Práxedes Vinent, vió la primera luz en Mahón, mediado ya el siglo XVIII, ignorándose la fecha exacta de su nacimiento.

Dedicado a la navegación, mandaba ya en 1776 el esno *Los dos amigos*, más adelante el brick *Amistad* y en 1820 el bergantín *Los Amigos* de 117 toneladas, con cuyos buques principalmente, surcó el Mediterráneo durante muchos años visitando varios países y escribiendo algunos trabajos literarios entre los que descuella un notable y curiosísimo volumen, manuscrito, como todas sus obras, titulado *Diari de Mahó* que comprende desde 1776 hasta 1826 y es una interesante y preciosa colección de indicaciones meteorológicas y relaciones sumarisimas del movimiento marítimo y mercantil del puerto de Mahón, que el laborioso capitán Roca, anotó cuidadosamente día por día durante 50 años. Consigna también ligeras descripciones geográficas e históricas, que juntamente con otros detalles notables de las naciones y puertos por él visitados hacen dicho trabajo de grandísimo interés para la historia no solo económica sino general de aquellas épocas.

Los seis primeros pliegos de este *Diari*, desde el mes de «Juliol any 1776 hasta el any 1778, mes de Mars», fueron publicados por la REVISTA DE MENORCA, 2.^a época 1896-1897. (1)

Una parte de este trabajo que trata del *temor de invasión de los Argelinos en la isla de Menorca (1784-1785-1786)*, al que sigue *temor de invasión de los Franceses (1793-1794-1795)* se conserva en la Biblioteca Pública de Mahón. (2)

Escribió también una *Relación del viaje que D. Juan Roca y Vinent hizo a Italia desde el 27 de Octubre de 1787 hasta 5 de Febrero de 1788 en que regresó*, fol. mss. de 66 páginas y un *Diccionario geográfico de Menorca*, 1 tomo 4.^o mss. de 166 páginas. (3)

(1) El original manuscrito de este trabajo lo posee actualmente D. Antonio Roca y Várez.

(2) Roura *Catálogo de la Biblioteca Pública de Mahón* Palma 1885-90, t. II, pág. 483.

(3) Bover, ob. cit. t. II, pág. 283.

El 11 de Octubre de 1826 falleció en Mahón este experto marino y distinguido literato.

Don Juan Ferrer y Franch, Alférez de Navío y Primer piloto de la Real Armada ⁽¹⁾.—Nació en el Arrabal de San Felipe el 5 de Octubre de 1758, y fueron sus padres D. Juan Ferrer, hombre de mar, nombrado después (Abril de 1776) Piloto de la Real Armada, y D.^a Francisca Franch, ambos naturales de Ibiza.

Muy joven solicitó y obtuvo plaza de alumno en la Academia de Pilotos del Departamento de Cádiz, de la que salió aventajado discípulo, según se desprende del laudatorio certificado librado por el Comandante General del Cuerpo de Pilotos, Brigadier D. Juan del Soto y Aguilar, y en su consecuencia fué nombrado Pilotín de número en Agosto de 1777, o sea a los 19 años de edad, embarcándose enseguida en la balandra *Santa Natalia*, con la que realizó diversas comisiones en el Mediterráneo.

Sirvió después en otros buques y, hábil dibujante, distinguióse particularmente en todo cuanto al ramo de hidrografía se refiriese, por lo que, ascendido a Segundo Piloto en Febrero de 1787, fué destinado a la comisión encargada del levantamiento del atlas hidrográfico de España, que ultimaba ya sus trabajos, clasificándose como astrónomo y teniendo a su cargo la marcha de los cronómetros y las determinaciones de longitud, según se desprende de la encomiástica certificación que el Jefe de la misma D. Vicente Tofiño le expidió en 1788 al dar por terminada aquella misión científica, expresándole en ella el concepto que le merecía, «de muy capaz en el desempeño de tales comisiones».

Fué después incorporado a la expedición que debía pasar a Ultramar para la formación del Atlas marítimo de la América

(1) Véase Riudavets *Biografía del Menorquín D. Juan Ferrer y Franc, Primer piloto de la Armada*, en la REVISTA DE MENORCA 1890, t. I, n.º 19 pág. 289 y sig. que transcribimos, ampliándola y deshaciendo algunos conceptos erróneos.

septentrional, siendo destinado a la primera división, encargada de las islas y costas del seno mejicano. Conferido el mando supremo al que fué después héroe en Trafalgar D. Cosme Damián Churruca, entonces Capitán de Fragata, y compuesta de los bergantines *Descubridor*⁽¹⁾ y *Vigilante* zarpó del puerto de Cádiz el 11 de Junio de 1792. Arribó a Puerto-España el 21 de Julio y fondeó poco después en Trinidad donde se estableció el observatorio y el primer meridiano de la América; cuando se preparaba la expedición a recorrer las demás islas tuvo que suspender su salida a causa de la declaración de guerra a Francia por lo que se limitó al reconocimiento de la Granada. Marchó a ésta el 28 de Enero de 1793 y pasó luego a Cuba, Santo Domingo, Puerto Rico, Antillas Menores de Barlovento, etc. y aunque se malograron muchos meses por ser casi imposible el trabajar a causa de los calores ardientes y enfermedades de la zona tórrida de que fueron víctimas los expedicionarios se realizaron numerosas observaciones y cálculos y levantáronse muchos planos, vistas y cartas colaborando Ferrer en todas ellas y muy especialmente en las operaciones de medida, triangulación y lavado de las mismas acreditándose una vez más como hidrógrafo distinguido.

Regresó la expedición a España en Abril de 1794 presentando tan exquisita y completa colección, que no hubo viaje científico que en tan poco tiempo diese tan óptimos frutos para la humanidad, navegación y comercio.

Continuó después nuestro menorquín navegando siempre en buques de Estado destinados a comisiones hidrográficas, hasta que en 1798 fué nombrado Primer Delineador del Depósito Hidrográfico, centro creado en Madrid el año anterior, y a propuesta de su director, el sábio mallorquin don Felipe Bauzá, quien suplicaba al Ministro del ramo, general Lángara, «se nombrara al Alferez de Navio don Juan Ferrer, primer pi-

(1) El bergantín *Descubridor*, de porte 14 cañones y uno de los más sólidos y ligeros buques que contó la Armada de vela española, fué construido en el Arsenal de Mahón en 1789. March y Labores, *Historia de la Marina Española*, t. II, pág. 795.

loto de la Armada que se hallaba recién llegado a Cartagena y concluía su súplica diciendo: «y es de mi deber manifestar a V. E. que la actividad en la ordenación de las cartas, cuya publicación ha ordenado V. E. con tanto lucimiento de la Marina y en tanto bien de los navegantes, pende en gran parte de que V. E. traiga al Deposito Hidrográfico un sujeto tan hábil».

Y en otra comunicación al mismo ministro, fecha 29 de Enero de 1799 le decía: «V. E. ha examinado por si mismo el Depósito Hidrográfico y ha sellado con su aprobación las tareas de él, mereciéndole particular aprecio las cartas del Seno Mejicano que acaban de construirse. En ellas ha hecho el principal trabajo el primer piloto D. Juan Ferrer, cuya inteligencia y desempeño quizá carecen de ejemplar. Y es de mi obligación recomendar, como lo hago a V. E. a este sujeto, y manifestarle la suma estrechez en que vive, teniendo de mantenerse en Madrid y ayudar a su anciana madre en Cartagena. Yo soy testigo de la indigencia ⁽¹⁾ de un hombre tan útil y recomendable, que ha servido tanto y lo continua con tantas ventajas de la dependencia en que está empleado. Por todo lo cual le considero muy digno de que V. E. fije en él su atención y le alcance del Rey alguna ayuda de costa».

Como la paga de primer piloto que disfrutaba Ferrer no podía alcanzarle para cubrir sus necesidades en la Corte, se le concedieron 25 escudos mensuales de sobresueldo.

En 1.º de Junio de 1802, cesó de pertenecer al Depósito Hidrográfico por haber sido nombrado, en premio de sus distinguidos servicios, Capitán del puerto de Mahón, en ocasión de que los ingleses reintegraban Menorca a España, siendo investido de su destino el 5 de Agosto de 1802 por el Excelentísimo Sr. D. Miguel de Vives, Capitán General de las Baleares, que se hallaba en Mahón para recibir la isla.

(1) La indigencia de los Oficiales de la Real Armada, sobre todo por falta e irregularidad de los pagos, era en aquellos tiempos y fué hasta bien entrado el siglo XIX cosa, frecuentísima. Véase Riera Alemany *Triste recuerdo*, en la REVISTA DE MENORCA, 1899 año II, n.º IV, V, VI, pág. 90 y sig.

Casó en 2 de Octubre de 1803 con D.^a María Fábregas y Vinent hija del comerciante D. José, y en casa de este señor, calle del Castillo, instaló el despacho de cartas, planos y libros que recibía del Depósito Hidrográfico para la venta a los navegantes.

El cargo de Capitán del puerto, por entonces muy trabajoso a causa del gran tráfico mercantil, no le impedía dedicarse con éxito a su ocupación favorita y así en 1806 y 1807 levantó con la minuciosidad y exactitud que le caracterizaban, el plano del puerto de Mahón, ni tampoco privábale su destino el consagrar algunos ratos a la enseñanza del pilotaje, en el que sacó aventajados discípulos.

Tan instruido y honrado marino, falleció el día 23 de Febrero de 1820, haciéndosele un suntuoso entierro, en el que su cadáver fué llevado a hombros de seis de sus discípulos que rindiéronle así el último tributo de admiración y de cariño.

Don Pedro Fronti y Soler, Ingeniero de 2.^a y Capitán de Fragata graduado de la Real Armada.—Nació en la ciudad de Mahón en 1767, siendo sus padres D. Marcos Fronti y D.^a Catalina Soler.

El nombre de este distinguido mahonés cuya vida vamos ligeramente a bosquejar, ya que son pocos los datos que de ella tenemos, va estrechamente enlazado al del Jefe de Escuadra Don Honorato Bouyon, el cual, siendo Capitán de Fragata y Comandante de Ingenieros del Arsenal de Mahón en 1790 y conociendo las aptitudes para el dibujo y el talento del joven Fronti, le tomó bajo su dirección señalándole una plaza de Delineador de planos en el astillero de su mando, constituyéndose desde entonces como su más decidido protector.

En Mahón contribuyó a la construcción del bergantín de 18 cañones *Corzo* y a la de las fragatas *Esmeralda* y *Diana* de 34, buques que se terminaron en 1791 y 1792, además de otras construcciones y reparaciones de menor importancia en todas las cuales dió nuestro menorquín inequívocas pruebas de acierto y habilidad.

Por entonces, ascendido a Capitán de Navío, en premio a sus servicios, Don Honorato Bouyon, ⁽¹⁾ le fué conferida la Comandancia de Ingenieros del Arsenal de la Habana, y propuso a Fronti el seguirle en aquel destino donde hallaría positivos medros. Efectivamente allí marchó en 1793 lleno de entusiasmo en el porvenir que su juventud y su maestro le ofrecían y muy pronto logró clasificarse en los escalafones de la Real Armada, y alcanzar entre los ingenieros de aquel apostadero envidiable reputación y merecido prestigio.

Tuvo parte importante en la construcción del navío *Príncipe de Asturias* de 112 cañones, en la de la fragata *Anfitrite* de 44; se le encomendaron «construcciones, habilitaciones y carenas, y otros muchos servicios» que merecieron el beneplácito de sus Jefes y en especial de D. Miguel de la Puente que sustituyó a Bouyon en 1802, ⁽²⁾ y tal fué el fruto de sus adelantos que en 1809 se hallaba de Ingeniero ordinario de Marina y graduado de segundo.

Ayudó eficazmente a Bouyon en las tres veces que éste dirigió el Arsenal de la Habana, y se distinguió tanto en su carrera que llegó a ser Comandante de Ingenieros de dicho Arsenal, cuyo cargo desempeñaba al ocurrir su fallecimiento, acaecido el 28 de Febrero de 1817, cuando contaba 50 años de edad y era Ingeniero de Segunda y Capitán de Fragata graduado de la Real Armada.

(1) La gestión de Don Honorato Bouyon en Menorca en las dos veces que en ella estuvo no pudo ser más provechosa. En 1781 siendo solo Alférez de Fragata en la escuadra del Duque de Crillon, contribuyó eficazmente a la reconquista de Mahón, levantando planos de radas y desembarques, apresando seis embarcaciones inglesas cargadas de pólvoras refugiadas bajo los fuegos del castillo de San Felipe, emplazando en Fornells dos baterías de 16 cañones para la defensa del convoy allí fondeado, otra batería de 3 cañones de a 24 en la entrada del puerto de Mahón, al disponer la cual tuvo que sostener con su gente vivo combate contra los ingleses que querían impedirlo, construyendo una cadena de cables y maderos para evitar que los enemigos penetrasen en la dársena, etc. etc. y cuando en Mayo de 1788 fué nombrado Jefe de Ingenieros del Arsenal de Mahón, dió gran impulso a las construcciones navales allí comenzadas dirigiendo personalmente las de las fragatas *Mahonesa*, *Esmeralda* y *Diana*, bergantín *Corzo* y 60 lanchas de fuerza, de excelentes condiciones, que formaron parte de aquella brillante Armada que tan rápidamente caminó a su ocaso en los primeros años del funesto siglo XIX.

(2) Doc. del Archivo Municipal de Palma. Papeles del General Barceló (cartas a su hijo el Brigadier D. Antonio, 1802). Véase Ramis, «Varones ilustres de Menorca». Mahón 1817, pág. 87.

Don Antonio Vinent y Mascaró, Piloto del Comercio.—Nació en el predio Binidaly, término de Mahón, el día 14 de Mayo de 1795, siendo hijo de D. José Vinent y de D.^a Antonia Mascaró, labradores.

Emprendió la carrera del pilotaje, y dotado de una memoria feliz y de un amor entrañable al estudio, sobresalió siempre entre sus condiscípulos. Terminada esta, practicó en diferentes buques distintas navegaciones y especialmente viajes a Levante, mandando en 1820 el bergantín *Minerva* de la matrícula de Mahón y 115 toneladas de arqueo.

Vuelto a su patria dirigió un acreditado colegio de Matemáticas y desempeñó además varios destinos municipales, siendo después nombrado por S. M. Catedrático de Física y Geografía de la escuela de Náutica de Menorca, desde cuyo cargo laboró con provecho en pro de la cultura y de la ciencia, descubriendo en 1857 un método sencillo y exacto para determinar la longitud por medio de la altura meridiana de la Luna.

Pronunció dos notables discursos inaugurales de la Escuela de Náutica, que publicó, lo mismo que varias memorias sobre Economía Política. Además de estos trabajos escribió otras obras que aunque no se relacionan con su profesión a continuación transcribimos:

Homenaje de gratitud tributado a las cenizas del Dr. don Rafael Hernández y Mercadal por su íntimo amigo D. Antonio Vinent y Mascaró, Mahón 1857, uno de cuyos ejemplares se encuentra en la Biblioteca Pública, ⁽¹⁾ y *Análisis del lenguaje*, 2 tomos en 4.^o manuscritos. Esta obra—dice Bover ⁽²⁾—que ha ocupado gran parte de su vida, se puede considerar como un tratado de gramática analítica arreglado a los verdaderos principios de gramática general, y respecto a ella, cree Fábregues, ⁽³⁾ que es la que con el título de *Elemen-*

(1) Roura, ob. cit. t. II. pág. 795.

(2) Bover, ob. cit. t. II. pág. 554 y 555.

(3) Fábregues. Biblioteca de Escritores menorquines. Ciudadela 1878, pág. 303.

tos de Gramática aplicados a la lengua castellana, imprimió su autor en 1869 formando un tomo en 8.º de 162 páginas.

En Mahón, el 29 de Enero de 1875, falleció este distinguido marino y docto Catedrático.

Don José Soler y Sánchez, Jefe de Escuadra e Ingeniero General de Marina. ⁽¹⁾—Nació en Mahón el 9 de Junio de 1796 siendo hijo de D. José, Coronel de Infantería y de D.^a Ana Sánchez Mellado.

Empezó bien joven su carrera náutica, sirviendo como aventurero en los buques de la escuadra inglesa del célebre Almirante Collingwood, que sobre las costas de la Península protegían la independendencia española.

Solicitó después Carta-orden de Guardia Marina en España, y sentó plaza en el Departamento de Cartagena el 16 de Mayo de 1812, dando entonces comienzo la honrosa serie de sus servicios. ⁽²⁾

Habilitado para navegar en 1815, embarcó en el jabeque *Diligente* y después en otros buques del Apostadero de Cádiz con los que desempeñó diversas comisiones en el Mediterráneo, hasta que fué destinado al bergantín *Vengador* con el que marchó a la América Septentrional. Al regresar a la Península, en conserva de los bergantines *Alerta* y *Realista* y corbeta *Diamante*, escoltando un numeroso convoy de embarcaciones de comercio, sostuvo el 24 de Junio de 1818 sobre el cabo Sta. María un violento combate con una corbeta, un bergantín y dos goletas grandes de Buenos Aires, a cuyas fuerzas batieron y consiguieron poner en fuga salvando completamente el convoy que protegían.

Por R. O. de 9 de Julio siguiente manda S. M. que al Al-

(1) Ignoramos el parentesco que pudiera tener este marino, con el también Oficial de la Real Armada D. José Soler, que en 1810, y después de 53 años de servicios a S. M., desempeñaba en Mahón el cargo de Comandante de Marina. (Véase Riera y Alemany, art. cit. *Triste recuerdo*.)

(2) Pavía, *Galería biográfica de los Generales de Marina (1700-1868)* Madrid 1873 t. III. pág. 525 y sig.

férez de Fragata, Soler, por su bizarro comportamiento en la acción referida se le tenga presente para ascenderlo en la primera promoción.

Tres meses después, en el mismo buque, zarpó para Veracruz y la Habana, y a la salida de Puerto Rico tuvo un encuentro con un bergantín colombiano de 18 cañones y superior desplazamiento que el *Vengador*, con el que se batió y auyentó, persiguiéndole y evadiéndose por su superior andar. Por R. O. de 4 de Octubre se recomienda nuevamente el mérito de este Oficial.

De regreso a Cádiz, transbordó al navío *Numancia* de la insignia y escuadra de D. Francisco Mamell y después a la fragata *Mercurio* con la que cruzó el Mediterráneo. Con la fragata *Diana* pasó en comisión de Estado a Argel y otros puertos de Berberia, cuyas costas y las de Nápoles volvió poco después a recorrer a bordo del bergantín *Jasson*.

En 5 de Mayo de 1823 quedó agregado en Cádiz a la escuadra que defendió la bahía del sitio y bloqueo de los franceses, en el que se le confirió el mando de la cañonera *San Antonio* con la que dió pruebas de intrépido valor en diferentes funciones de guerra.

Siendo ya Alférez de Navío embarcó en la corbeta *Aretusa*, y con la división del Capitán de Fragata D. Fernando Dominicus salió de Ferrol (Dicbre. 1824) para Puerto Rico y Habana, escoltando un convoy de tropas. Hizo varios viajes en aquellas aguas y en uno a Nuevitas, batió y apresó sobre Punta-Maysi al bergantín *Tunante*, corsario colombiano de 10 cañones y 74 hombres de tripulación.

El 19 de Septiembre de 1825, trasbordado a la fragata *Sabina*, salió del puerto de la Habana con la división del Capitán de Navío D. Angel Laborde conduciendo tropas y víveres al castillo de San Juan de Ulúa; en la travesía un recio huracán desarboló a la *Sabina* de todos sus palos, y en bandolas ⁽¹⁾ logró arribar al puerto de salida el 2 de Noviembre siguiente.

(1) Armazón provisional de arboladura y aparejo que se forma con mastelero, verga u otra pieza equivalente, cuando alguno de los palos principales ha sufrido avería.

Embarcó después en el navío *Guerrero*, de Ayudante de la escuadra y Oficial de órdenes de la misma, que estaba al cargo del ya Brigadier D. Angel Laborde, y con toda ella visitó los puertos de Kingstong en la isla de Jamaica, Santa Marta y Cartagena de Indias fondeando en la Habana a últimos de Junio de 1826. El 28 de Agosto salieron nuevamente para Costa-Firme, y sobre el abra de Charlestown les cargó un furioso huracán que dispersó completamente la escuadra y ocasionó el total desarbolo del navío *Guerrero*; después de muchos esfuerzos, con bandolas y a los 80 días de navegación entró en la Habana, donde encontrábase ya los demás buques menos la goleta *Habanera* que con toda su tripulación fué víctima de los elementos. ⁽¹⁾

Pasó luego con el General a la fragata *Lealtad* y con otros dos buques salieron en persecución de una escuadrilla mejicana de corsarios mandada por el Comodoro Paters, logrando encerrarla en Cayo Hueso donde bloqueados los insurgentes por espacio de un año y viéndose completamente perdidos, vendieron sus buques y embarcáronse parcialmente en embarcaciones extranjeras.

Después de otras salidas de variable duración y de un viaje redondo a Veracruz se le concedió el mando del bergantín goleta *Amalia* con el que realizó diferentes travesías, sosteniendo en la ensenada de Banes, el 10 de Febrero de 1828, juntamente con el bergantín *Marte*, un glorioso combate contra el bergantín *Guerrero*, del Gobierno de Méjico, de porte de 22 granadas de a 24, el cual no obstante su superioridad fué obligado a retirarse, después de dos horas de lucha, con graves averías en el casco y arboladura que contribuyeron a su apresamiento por la fragata *Lealtad* en la madrugada inmediata. Por esta acción recibió Soler expresiva comunicación del Director General de la Armada, Villavicencio, y más adelante le fué concedida la cruz de la Marina de Diadema Real.

Igualmente se halló con el bergantín goleta de su mando,

(1) Pavía ob. cit. t. II, pág. 359, biogr. de D. Angel Laborde.

a mediados de Mayo de 1829, acoderado frente a la barra de Tampico en unión de las fuerzas sutiles que mandaba Laborde, cooperando al ataque de las posiciones insurgentes.

Ascendido a Teniente de Navío en 6 de Diciembre de 1829 siguió navegando en el *Amalia* hasta que cumplió en Febrero de 1831 y regresó a España de Capitán en la fragata mercante *La Fama*, después de haber permanecido seis años en América.

En Cádiz fué nombrado Ayudante del Arsenal de la Carraca y luego encargado de los Guardias Marinas en la fragata *Perla* hasta que desembarcó por desarme de dicho buque, siendo destinado al Departamento de Ferrol, de donde pasó a Santander y se le nombró Comandante de la fragata depósito *San Juan*.

Mandó después el vapor *Mazeppa* del que pasó en 1836 a continuar su mérito al Mediterráneo al frente del bergantín *Patriota*, con el que se encontró en diferentes acciones contra los carlistas. En los Alfaques batió con la artillería de su buque a las facciones que se habían apoderado del pueblo de la Rapita y poco después, y en el mismo sitio desembarcó su tripulación y juntamente con la del guarda-costas *Argos*, pelearon contra algunas partidas, auyentándolas y apoderándose de víveres y prisioneros.

Verificó casi sin descanso durante tres años innumerables servicios de vigilancia y conducciones de tropas en las costas de Cataluña, Valencia y Baleares, a pesar del mal estado de su buque, su velamen, pertrechos, etc., hasta que en 2 de Octubre de 1839 y siendo ya Capitán de Fragata, fué nombrado 2.º Comandante de las fuerzas navales que operaban en el Mediterráneo.

Desempeñando este cargo realizó con botes armados arriesgados servicios en las bocas del Ebro y con los faluchos *Vengador* y *Ebro*, el 1.º de Abril de 1840, sostuvo reñidísimo combate con los fuertes y batallones carlistas que impedían la navegación por dicho rio, logrando por fin, y después de

un vigoroso ataque a la bayoneta tomarles y demoler las fortificaciones y parapetos, por lo que, y en premio a los hechos de armas relacionados, se le concedió por R. O. de 3 de Agosto, la cruz de San Fernando de primera clase.

Vuelto a nombrar Comandante del bergantín *Patriota*, marchó en dicho buque, en Enero de 1841, para la Habana, conduciendo al Capitán General de la isla de Cuba, D. Jerónimo Valdés. Se le encargó después el mando de aquella estación naval cuyo distrito recorrió varias veces con su buque, quedando luego asignado a la construcción y alistamiento del bergantín *Habanero*, que mandó interinamente, pasando a la corbeta *María Luisa* también en construcción, y después, en virtud de R. O., marchó comisionado a Inglaterra, por lo que en Noviembre de 1844 se le dió de baja en dicho apostadero expidiéndole el C.^{te} General del mismo, D. Francisco Javier de Ulloa, un atestado en el que se habla así del experto marino mahonés: «.....en todas estas comisiones, como en el desempeño de otros cometidos que le confié, presente sus sobresalientes conocimientos en todos y en cada uno de los ramos de la facultad, ha correspondido dignamente a la opinión que de su concepto facultativo tenía formado, haciéndose no tan solo apreciable por este estilo sino por su irreprochable conducta y modo de pensar pundonoroso».

En Inglaterra formó parte de la comisión que presidida por D. Casimiro Vigodet, vigiló y dirigió las construcciones de la corbeta *Villa de Bilbao* y de los vapores *Blasco de Garay*, *Vulcano* y *Vigilante*, y terminada su misión, mandando el primero de dichos buques ⁽¹⁾ regresó al Ferrol en Abril de 1846.

Promovido a Capitán de Navío en 10 de Octubre del mismo, se le confirió en dicho apostadero la Comandancia Subinspección del Arsenal y la Comandancia del ramo de construcciones, destinos que desempeñó con solicitud, ascendiéndosele por elección, en 19 de Noviembre de 1850, a Brigadier de la Armada.

(1) Hoy depósito-escuela de aprendices marineros en el Ferrol.

Se le ordenó por R. O. de 25 de Febrero de 1852 la organización de las escuelas de Ingenieros y Maquinistas del Ferrol, encargo este último que no pudo cumplir por las muchas ocupaciones que le proporcionaban las anteriores jefaturas.

En Enero de 1855 fué separado de su destino y arrestado hasta que se substanciara la causa que se le formó en averiguación de la que motivó la mala calidad de las maderas de construcción que existían en el arsenal del Ferrol; más el Consejo de Generales celebrado en Cádiz a fines del citado año, absolvió de culpa y pena al Brigadier Soler con las declaraciones más favorables.

Por R. O. de 7 de Noviembre de 1856 fué nombrado Comandante General de Ingenieros de Marina y como tal Vocal de la Junta de Dirección de la Armada y al efecto pasó a Madrid donde radicaba su nuevo destino.

En 11 de Noviembre del siguiente, con motivo del nuevo arreglo del cuerpo, se le ascendió al empleo de Jefe de Escuadra y se le nombró Ingeniero General de Marina cargo que no llegó a desempeñar un año, pues, hallándose con licencia en la ciudad de Jerez de la Frontera, falleció de enfermedad natural el 3 de Noviembre de 1858.

Bosquejada queda la brillante carrera del distinguido mahonés D. José Soler y Sánchez, entendido marino, bizarro militar y dechado de honor y lealtad.

Don Juan Doy y Carbonell, Piloto del comercio.—Escasas noticias tenemos de la vida de este marino; solo se sabe que fué natural de la ciudad de Mahón, ignorándose empero la fecha de su nacimiento, que nosotros, examinadas diversas circunstancias, nos atrevemos a colocar a últimos del siglo XVIII o primeros años del XIX.

Se distinguió como escritor científico en varias obras relacionadas con su facultad.

Tradujo del francés «*Derrotero de las Costas de la América Meridional comprendidas entre la isla de Santa Catali-*

na y el Maranhão; y entre la misma y el río de la Plata, escrito por el Barón Roussin y el Capitán Barral, obra que adicionó con un apéndice, extracto de los mejores autores ingleses que escribieron sobre la navegación en aquellas aguas.

En colaboración con D. José Bonet, tradujo las célebres *Tablas de Wurd*, y escribió unas *tablas de declinación del sol y ecuaciones del tiempo*,

Publicó también un *Derrotero del Mediterráneo*, y una obra titulada *Guía nocturna del navegante*.⁽¹⁾

Don Pablo de Llanes, Brigadier de la Armada.—Nació en Mahón, en los últimos años del siglo XVIII, desconociéndose la fecha exacta de su nacimiento y nombres de sus padres.

Inclinado a la navegación, en 1810 entró a servir en la Armada de la Gran Bretaña como Guardia Marina, ya que nuestras fuerzas navales, con motivo de la guerra que sosteníamos con Francia, estaban casi reducidas a la nulidad. Sus primeras campañas las realizó en la escuadra del Almirante Collingwood que ayudaba a la independencia española, yendo embarcado en los navíos *Sultán*, *Hibernia*, *Caledonia* y fragata *Andaptown*, hallándose en diferentes encuentros con buques franceses y siendo dos veces herido, una de ellas de gravedad en una pierna, de la que se resintió toda su vida.

Mas, animado de ferviente patriotismo solicitó el ingreso en la Real Armada Española que le fué concedido, nombrándole Alférez de Fragata en 2 de Mayo de 1819.

Con tan buen aprendizaje—dice el Vicealmirante D. Francisco de Paula Pavía—adquirió la Armada un oficial que le había de dar días de gloria en el curso de su carrera.⁽²⁾

Presentose Llanes en el Departamento de Cartagena, y fué pasaportado al de Cádiz en el navío *Guerrero*, para embarcar en la escuadra que debía convoyar a América la grande expedición de Ultramar; en dicha escuadra tuvo destino en las fra-

(1) Fábregues, ob. cit. pág. 53 y 54.

(2) *Revista Militar*, t. IX pág. 592 y sig. y ob. cit. t. II, pág. 415 y sig.

gatas *Perla* y *Ligera* con las que navegó en las costas del mismo Departamento, y disuelta ésta y la expedición a consecuencia de los acontecimientos políticos de 1820, fué destinado al bergantín *Hércules* de la división del Capitán de Fragata, Laborde, con la que marchó a Costa-Firme en Noviembre de dicho año.

Desempeñó allí diversas comisiones y pasó a la Habana en el bergantín *Hiena* del que transbordó al nombrado *Almirante*, con el que en un crucero por el Canal viejo de Bahama naufragó, a causa de las corrientes irregulares y de un fuerte viento N. que arrojáronle en aquel paraje sembrado de bajos y escollos, consiguiendo salvarse a nado después de permanecer algunas horas asido a los restos de su buque.

Regresado que hubo a la Habana, navegó en varios bergantines y por último en la fragata *Sabina*, que en unión de la corbeta *Ceres* que mandaba D. Angel Laborde, marcharon a Costa-Firme, a levantar el bloqueo de Puerto Cabello sitiado por el Comodoro Danells con una escuadrilla colombiana de ocho unidades. Trabaron con ella combate nuestros buques y después de recia refriega no solo consiguieron levantar el bloqueo sino que lograron apresar las corbetas insurgentes *María Francisca* y *Zafiro*, esta última con el Comodoro Danells, su Comandante. Tuvo lugar esta acción el 1.º de Mayo de 1823, y Laborde que había presenciado el valor y pericia marinera de Llanes, le encomendó al oscurecer del mismo día pasase a marinar la corbeta *María Francisca*, con sólo la esquiación de su bote, prueba del grado de confianza que tenía en el distinguido oficial.

Se dirigió después la división a los tanques para proteger las operaciones terrestres del ejército del general Morales; con botes armados penetró el Jefe Laborde en la laguna de Maracaibo y habiendo dispuesto que le acompañasen dos Oficiales y dos Guardias Marinas, eligió entre los primeros a nuestro biografiado, que se encontró peleando valientemente en las trincheras, en las acciones de los días 22, 23 y 24 de Julio del citado año.

Embarcado en 1824 en la goleta *Condor*, salió de la Habana para la Martinica, conduciendo en comisión al Teniente de Navío D. Ignacio M.^a Chacón, y en el Canal viejo, el 5 de Abril, trabó combate con la colombiana nombrada *Juanita*, de superior porte a la *Condor* y que sin embargo rindió y apresó al abordaje; como esta acción es la más brillante página de la historia militar de D. Pablo de Llanes, la describiremos con detención y teniendo a la vista las comunicaciones y documentos oficiales que dieron noticias de este importante encuentro. ⁽¹⁾ Reconocidas ambas goletas por enemigas, a 40 millas de distancia al NE de Punta Maternillos diose pronto a la fuga la corsaria perseguida de cerca por la *Condor* que disparaba su artillería y fusilería, según la fuerza de las fugadas del viento, hasta que, habiendo arreciado éste favoreciendo a los españoles, dispusieron terminar la acción abordando al enemigo a pesar del vivo fuego de cañón que hacía: el intrépido Llanes que como oficial de detall era el Jefe del primer trozo, corrió a su puesto, y no bien el costado de la *Condor* había tocado al de la goleta colombiana cuando este bravo oficial al grito de *¡Viva el Rey!* y a la cabeza de varios marineros y soldados que le seguían lanzose a la cubierta del buque enemigo dando ejemplo del mayor heroísmo; mató al primer insurgente que intentó detenerle y aunque otro le disparó a boca de jarro un pistoletazo que le destrozó la mandíbula inferior desfigurándole para toda su vida, cayó también víctima de su sable, al igual que otro más que le hirió de un hachazo en el costado. Reforzado el ataque por el Teniente de Navío Chacón, el Comandante de la *Condor*, Montojo, y demás tripulantes, el valiente Llanes, tendido en la cubierta de la *Juanita*, cubierto de sangre y casi exánime tuvo aun la alegría, antes de perder el conocimiento, de ver arriar la bandera colombiana y ondear

(1) Estos documentos fueron publicados íntegros en 1850 por el Sr. Pavía en la *Revista Militar* t. VII pág. 25, biografía del Jefe de Escuadra D. José Montojo, Cte. que era de la *Condor*, y fueron insertos también en otra biografía que de este mismo Jefe escribió D. Cesareo Fernández Duro, en Pavía ob. cit. t. II pág. 635 y sig.

gallardamente en su lugar el pabellón rojo y gualdo de la Patria. (1)

El Jefe Laborde, al dar cuenta al gobierno de este glorioso hecho de armas y recomendar como era de justicia al marino menorquín, dice: «Dígnese V. E. tener la bondad de proponer a S. M. para premio a este benemérito oficial, y añadirle de mi parte la sencilla y respetuosa indicación de que jóvenes de este temple no suelen ser de larga vida, por lo que opino es necesario ascenderlo con antelación».

Efectivamente el Gobierno de S. M., a propuesta del Consejo de guerra concedió a Llanes, la cruz laureada de 2.^a clase de San Fernando y un ascenso; y así fué, que habiendo ascendido por rigurosa antigüedad a Alférez de Navío, el 14 de Julio de 1825, obtuvo el de Teniente de Navío el 14 de Agosto del año siguiente, premio digno, a un oficial de tan relevantes méritos.

Restablecido después de mucho tiempo de sus graves heridas, se restituyó a la Península a fines de 1826, y cuando pudo prestar servicio se le confirió el mando de los guardacostas de Cataluña, con los que persiguió el contrabando haciendo multitud de presas. Practicó después el mismo servicio en aguas de Cádiz con el bergantín del resguardo *Aquiles*, cesando en esta comisión en 1832.

A fines de este año tomó el mando del bergantín de guerra *Jacinta* con el que cruzó las costas de Cataluña, Valencia y Baleares, impidiendo el contrabando de armas y pertrechos de guerra que las facciones carlistas esperaban en las costas

(1) Duró este combate cerca de hora y media y en él los colombianos llevaron su desesperación hasta intentar volar su buqué, prendiendo fuego a algunos barriles de pólvora, rápidamente arrojados al agua por la tripulación de la *Condor*; dotada ésta de 45 plazas, tuvo 21 entre muertos y gravemente heridos, distinguiéndose también mucho en la lucha el Contador, Piloto y Práctico del canal. La goleta insurgente la marinaban 50 hombres, de los cuales murieron 26 y entre ellos su Comandante, Segundo y Escribano. Quedando heridos la mayor parte de los 24 prisioneros. Se comprende por este resultado y por la duración del combate la saña con que unos y otros pelearon; mas para compenetrarse bien del horror de semejante escena es necesario recordar que el teatro en que tuvo lugar la acción era un espacio de 85 a 90 pies de longitud, máxima eslora de la goleta, que parece insuficiente para contener ambas tripulaciones.

del Principado; y estuvo también encargado en este tiempo de la construcción de 8 grandes faluchos para el resguardo marítimo, comisión que desempeñó con la inteligencia y celo que le caracterizaban.

Mandó luego la división del resguardo de Cataluña y el bergantín *Isabel II*, y finalizaba 1837 cuando pasó a Cádiz y embarcó de segundo en la fragata *Esperanza* con la que salió para la Habana, en cuyo apostadero se le confirió el bergantín *General Laborde* con el que navegó hasta su ascenso a Capitán de Fragata el 15 de Enero de 1839.

En Noviembre de este año marchó a los Estados Unidos para contratar y construir bajo su inspección y vigilancia dos vapores de 160 caballos cuyos planos se le entregaron; listas estas unidades que se llamaron *Congreso* y *Bazán* y que fueron la mejor adquisición que de buques de guerra ha hecho España en Norte América ⁽¹⁾ condújolos Llanes a la Habana a mediados de 1841, recibiendo del Gobierno, en recompensa de este servicio la cruz de Comendador de Isabel la Católica.

Año y medio operó en América mandando uno de estos buques, hasta que por haber cumplido su permanencia en Ultramar se restituyó a Barcelona a principios de 1843.

Cuando tuvieron lugar los acontecimientos políticos de dicho año, presentose al General Serrano y con él estuvo en la Corte hasta que promovido a Capitán de Navío, en 7 de Octubre de 1843, fué nombrado Capitán del puerto de la Habana, descanso merecido para quien como el marino menorquín, estaba cubierto de honrosas cicatrices y quebrantada su salud por continuas operaciones.

Cesó en dicho cargo en 1845 y pasó a mandar la fragata *Cristina*, de 50 cañones, con la que recorrió las costas del antiguo Virreinato de Nueva España, y después, al frente de una división naval, realizó importante comisión en las repúblicas Dominicana y de Hahiti ejecutada con entera satisfacción del General de la Escuadra y apostadero de la Habana, y con

(1) Pavía, ob. cit. t. II. pág. 419.



el beneplácito del Gobierno de S. M., expresado por R. O. de 8 de Abril de 1846.

Por este servicio se le confirió el empleo de Brigadier en 10 de Octubre del mismo, siendo nombrado a su llegada a España, Vocal de la Junta Directiva y Consultiva de la Armada, cuyo cargo así como el de segundo Jefe del Departamento de Cartagena, que también se le concedió, no pudo llegar a desempeñar porque enfermo y resentido otra vez de sus heridas se vió precisado a pasar a Barcelona al lado de su familia sometiéndose a largo tratamiento.

Tan pronto como se encontró restablecido, mandó por algunos meses la Comandancia de Marina de Valencia de donde pasó a Madrid a principios de 1850 pues habiéndose contratado en Inglaterra cuatro vapores para la Armada fué nombrado Jefe de la comisión inspectora de sus construcciones, al frente de la cual trasladose a Londres, vigilando incansablemente los trabajos y haciendo esfuerzos contrarios a su salud que tornó a resentirse influida por la crudeza del clima. Sólo tres de los buques que se le encomendaron (*Isabel la Católica, Fernando el Católico y Reina Isabel II*) consiguió ver habilitados, pues cuando tocaba el fin a su cometido aviváronse por el continuo y fuerte trabajo sus dolencias hasta el punto de hacer temer por su vida, por lo que se le restituyó en el último vapor citado al puerto de Cádiz y de allí marchó a Barcelona, donde llegó ya en pésimo estado.

Ni los cuidados de su familia ni los remedios de la medicina, bastaron para conservar su vida toda ella sacrificada en loor de la patria, y así, bajó al sepulcro el 22 de Octubre de 1851, contando 32 años de servicio, y cuando por su inteligencia y reconocido valor, admirado por propios y extraños, había logrado alcanzar uno de los puestos más altos de la brillante carrera de la mar.

(Continuará).



Folklore menorquí DE LA PAGESIA

per en FRANCESCH CAMPS Y MERCADAL

(CONTINUACIÓ)

ES BONDRELL DE PA

I, maquinament, porque ho feia cada dia, sa mare bullí es sal-i-aigu, ⁽¹⁾ i des bondrell de pa, llescant-lo, umplí es plat de foc de ses sopes, sa racció habitual de sa familia..., i encare quedá un bon bondrell de pa.

—La manna, la manna!... exclamaren tots.

I d' ell ne dinaren í soparen; i es bondrell, la santa manna de Deu, durá fins que van haver replegat per fer pastarada.

I mai mes aquella familia patí de falta de pa; molt al contrari, semblá que an aquella caseta meca s' abundancia hi ves-sava continuament, de manera que sa gent veinada conexia als seus casulans per *l' Amo Avença i Madó Avença*. I axi s' han conegut, fins no fa gaire, els seus deixendents.

I avui, an es camí de Binicossig, i veynat de Torrauba, hi ha un llogaret que 's diu: *Son Manná*.

MADÓ MANNA

No fa molts d' anys que a Mitjorn Gran hi vivia una veeta que li deyen Madó Manna.

Era neta o rebeineta d' una antiga madona de la Font Rondona de dalt, an-aquí posaren tal renom per aquesta rahó:

Sucsehí que darrera uns quants anys dolents, en vengué un de pitjor: mesurat es blat i entregades ses amitges an es senyor

(1) An aquesta sopa pagesa no s' hi posava dins s' olla ni oli, ni cap greix, com avui se n' hi posa; i per açô se li ha modificat es nom: are en deim *oliaigu*.

i ses barqueres dels missatges, a sa Madona li quedaren quatre sacs de blat, que abocaren a un recó dalt sa cambra.

I els missatges li digueren:—Això vos queda de blat, per passar s' any i sembrar.

—Deu dó manna!—digué ella.

I passaren s' any, devallant blat d' aquell reconet de dalt sa cambra, per fer farina p' es consum de casa; i d' ell tregueren, en sa temporada, de Sant Miquel a Nadal, ses vinticinquarteres de sa sembradura..., i an es reconet de dalt sa cambra de la Font Rodona de dalt sempre hi quedava un muntet de blat.

—¡Deu dó manna!—deia sa Madona a ne perlar-n' hi.

Els vespres, quand tothom descansava, se sentia renou de boix i barçella, dalt sa cambra, com si hi mesuráassin. Pujaven dalt, i no veyen res de nou: tot estava 'n orda.

Cuída sa nova anyada, que fou bona, y mesurat es blat, van treure dalt s' era, perque s' oratjás, es muntet de blat vei, que havia passat s' any a un recó dalt sa cambra. ¡Deu do manna!

El van porgar, i l' estojaren. I d' aleshores en avant, tant com ni llevaren, es munt aná minvant, fins que s' acabá.

Mai mes hi van sentir renou de boix i barçella.

Patrons de la Pagesía

I. — SANTA ESCOLÁSTICA ⁽¹⁾ (dia 10 de febrer)

Es sa patrona de la Pagesía.

Veureu perque: Son germá, Sant Guiem; qu' era hermitá, un dia aná a vesitar sa germana Escolástica, a son convent; perque era monja.

Sant Guiem veentla bona i sana, se despedí.

—M' entorn.

—Tant prest!... queda aquí avui!...

—He acabades ses feines: queda tú, am Deu i tots los sants.

(1) Contat per l' amo 'n Bernat de Biniquadrellet.

—I tú ens farás companyia: no te 'n anarás per are.

El cel estava clar i feya un bon sol.

Pero estant Sant Guiem per treure es primer peu fora des locutori, es posá a ploure aigo grossa, i plou qui plou!...

I per això Santa Escolástica es sa patrona de la Pagesia. Per çò es canta: Es Santa Escolástica—patrona dets sembrats, —perque fa ploure—sense nivolats.

II. — SANT ANTONI DE PADUA

Es s' advocat de ses coses perdudes, i patró de la Pagesia.

An el rosari, a la Pagesia, mai deixen de resar un Pare-nostre «a Sant Antoni, que mus guardi de foc i del dimoni, i, an es bestiaret del camp, de tot mal i perill».

S' oració de Sant Antoni: «Sant Antoni, amic de Deu, confessor molt poderos...» (Vid. pág.) es molt popular.

Antes, en casos de robo, porque es lladre, entrant-li remordiments, tornás els dublés sustrets, es qui 's sentia robat posava *cinc faves* dins sa llauna de sa llantia de Sant Antoni.

Si 'ls remordiments no eren prou forts, o es lladre 'ls hi fea es sort, ses sis faves, amb es temps i s' humitat des temple, s' anaven inflant, inflantse també 's lladre fins que restituía lo que havia pres.

Això avui no 's pot fer; porque 'ls rectors i escolans van molt alerta a sa llantia, i no permeten que ses faves, si algú n' hi posa, hi faixins gaire temps.

Una veieta viuda, que vivía tota sola, guardava uns quants doblerets dins una bosseta que tenia tancada dins sa caixa.

Un dia trobá a faltar els doblés i sa bosseta. No tenia cap sospita de qui podía esser es lladre.

Callá la boca, i encomaná una missa a ses ánimes des Camp-roig, (això es: a ses ánimes del Purgatori que no ténen qui pensi amb elles), i la feu dir a s' altar de Sant Antoni, i també feu cantar un responsori a dit Sant.

Aquell vespre sa veieta deixá sa casa oberta, devant i de-
rrera.

Dormí sense pensar-hi mes; i alendemá dematí al aixicar-se, trobá sa bosseta amb els dobles, damunt es llit. (1)

Sant Antoni Abat es es patró des bestiar de cabreste: sa festeta de sa benedicció es fa a alguns poblets, la diada de dit Sant, 17 de Janer.

Bruixaríes i Mals-te-vuys

SA PLETA DELS BOUS

A Torre-Llissa vei (Alahó), hi ha una pleta prop de ses cases i de dos talayots i que confronta amb es camí 'n real, anomenada *sa Pleta dels Bous*, que diuen qu' está flestomada: bistia qu' hi fa sa nit, hi fa es cuiro. I de día no hi corren cap perill.

Diuen que de nits, per medi de sa serena, s' herba está enmetzinada, i de día sa llum del cel la purifica, o la desembruixa.

I això se diu i es creu de centuries enrera.

S' actual amitger fa molts d'anys qu' hi habita i sempre se 'n ha guardat com de caure de deixar-hi de nits cap animal. Pero una vegada, de descúit, hi romangué un vadell, i a l'endemá el van trobar mort. Anys i anys mes tart, un jornalier hi amollá s' ase: a l'endemá, mort també.

I mus dea un d' es lloc:—Hi ha gent que no creu en res, i que se 'n riu de tot; però no amollará s' ase seu es vespres dins *sa Pleta dels Bous* de Torre Llissa vei. (a)

I ens contáren que a un lloc d'aquell indret, molt peytat dels cunís, que 's menjaven ets sementers, hi aná un pagès que tengué es privilegi de fer qu' els cunís, que poblaven ses tanques, pasturásin en sò dels veinats, i no en sò des seu.

Perque afiná que 'ls veinats n' eren sa causa d'aquell malte-vui. (b)

(1) M' ho contá na Margalida Florida, una veieta des Mítjorn Gran, que coneix a sa veyá de sa bosseta.

(a) (b) Contats per es germá del amo de Torre-Llissa vei, l' any 1911.

S' ERA DE RUMA

A s' era de Ruma vey (Ferrerries) era tant greu sa plaga de ses formigues, que 'n ne batre-hi s' enduen casi tot es blat. Anaven per renunciar-la i no batre-hi mes, quand a Ruma s' hi establí un frare desterrat (altres diuen un arquebisbe), que s' informá d' aquella peita.

I es bon senyor sempre anava a s' era a resar ses hores.

I,—dieu lo que voldreu,—que de llavhores en-çá, encare que s' era es un negrer de formigues, mai mes han tocat un gra de blat. Mes aviat el netetjen llevant-li ses males llevors.

(M' ho contá en Pere Pellisser, de ses Ferreries, missatge de Ruma.)

Altres ho conten d' aquesta manera:

Per la costa menorquina de sa tramontana passava una nau, i un dels mariners contà a un arquebisbe qu' hí havia a bordo, sa peita que a Ruma, que 's veu desde la mar, tenien a s' era am ses formigues. S' arquebisbe beneí, de sa nau estant, es lloc i s' era, i digué an es marinér:—Haurà acabat es mal de ses formigues.

SA FALGUERA D' ALFURÍ

An aquell temps es tenia per cert,—i encar-are,—que sa falguera floria, granava i espolsava sa llevór en sa nit de Sant Joan. I això es la causa,—diuen,—per què ningú n' ha vista mai de llevór de falguera.

Un missatge d' Alfurí, en volgué sabrèn la prima d' aital fet. Per conseguir-ho se 'n aná resolt a passar sa nit de Sant Joan entre ses falgueres des canaló del Pilar d' Alfurí.

I allá estava fent l' ui viu, am dues candeles enceses, mirant ses falgueres, i tant com se feu fosc i nit negre, sentí una remor qui aná augmentant, augmentant...; a mitja nit ses candeles s' apagaren...; es barranquell que fa 's terré s' umplí de gent, i gentada i gernació; tots demanaven i cridaven. ¡Quina galera!...

Es missatge 's cregué que 'n vida, es trobava a la Vall de Josafá.

I no obstant sa feredat que 'l tenia cor-pres, va veure que tot aquell formiguer de gernació era comandada pel Mal Esperit.

I que totes aquelles persones hi havien comparegut a cercar llevór de falguera, que 'ls hi servigués per sembrar mal-te-vuis per el mon.

I el Dimoni la despatxava, segons la demanaven.

—Jo vui llevó, —deia un, —perque 's mal-te-vui duri un any.

—Jo vui llevó de falguera, —deyen uns altres, —perque 's mal-te-vui duri deu anys, cinquanta anys, cent anys...

Per tothom n' hi havia de llevór de falguera. I semblava que abundava mes sa llevór dels mal-te-vuis de llarga durada. O quand manco el Mal Esperit la despatxava am mes frissança i mes alegría infernal.

La nit de Sant Joan, ses falgueres d' Alfuri havien florit i havien granada sa fruita; però al claretjar es dia no 'ls hi quedava ni una llevoreta.

SA FALGUERA DE SA FONT DEN SIMÓN

An es barranc de sa Font den Simón (propet de Mahó) ahont abunda sa falguera, hi aná per cuir-hi sa llevó, la nit des dissapte de Sant Joan, un adubant d' embriuxats.

Quand propetjá sa mitja nit, que s' adubant s' havia de posar en feina, de sa propera Font den Simón surtí una renou de cadenes i ferros que 's perxaven, que feia tremolar sa terra.

Sa Font, en lloc de donar aigo, brollava enfiladas de cadenes...

S' adobant hi tengué ses feines acabades.

I d' aleshores ençá, no tengueu por que ningú hi vaigi a arreplegar llevór de falguera, a sa Font den Simón; s' Esperit encadenat que hi te dintre, no ho permetria.

LLEVOR DE FALGUERA

A molts de pobles es creu que sa llevor de falguera te virtuts sobrenaturals.

Adamés els bruxots, o adubants de bruxeries, creuen que 'l Mal esperit se serveix d' ella, donantla a sos deixebles, per

sembrar mal-te-vuis p' el mon. Per això s' adubant ha d' anar molt remirat per recuir sa llevor prodigiosa, cosa que no mes se pot fer la nit abans de San Joan, a la nit del 23 al 24 de Juny, puis que en tal vel·lada sa falguera floreix, grana i espolça sa llevor.

Per no anar hi prou defençats, tornaren am ses mans buides, i es cor plè de trasquiló es missatge d' Alfurí i s' adobant que aná a cuir la an es canal de sa font den Simón, de Mahó.

Per assò es bon adobant, am temps, ha de tenir escuida una bona mata de falguera aposta per procurar-se sa llevor. Es vespre abans de Sant Joan, am molt de secret hi vá, propetjant sa mitja nit, i per allunyar els mals esperits, encén dues candeles beneites, i estén davall sa falguera triada una tela de fil, blanca. I al donar sa primera campanada de mitja nit se posa a resá o cantussá sa lletania dels Sants. Recuida sa llevor s' adubant li ordena: «qualsevol persona 't toqui, que s' encanti am mí». Després solen passar sa llevor am tot secret i reserva, per sa pica de s' aigo beneita, i se la guarda en frasquets ben tapats, per el seu us: per curar maltevuis, fletomies, malalties, gravies entre festetjants, per tenir sort en quintes, rifes, negocis...

Trenta anys enrera ses gitanes de Catalunya, tot dient la bona ventura, oferien a bon preu, llevor de falguera, per medi de la que—dèien—es poseidor conseguiria tots els seus desitjos.

A un mitjorner que l' any 1874 era artiller de plassa, a Barcelona, una gitana li oferí per dues pessetes un pessiguet de llevor de falguera, dient-li, que tenint aquella llevor damunt d' éll, quand, a s' acabament de sa missa, es sacerdot se girás an es poble per beneir-lo, que demanás tot lo que volgués, que tot ho alcançaria.

Ell, com a bon mitjorner, plangué ses due's pessetes, ja que conegué que per sa gitana ses pessetes eran sa veritable llevor de falguera.

A Mallorca diuen que per replegar llevor de falguera hi han de posar davall sa planta una reya de parei de matxos, sa nit de Sant Joan, i l' han de retirar abans de ser de dia, sa diada de Sant Joan, si no ses llevorettes haurien atravessat sa reia i s' haurien colgades de terra.

I a Menorca, avuy encara, sé que n' hi ha qui cerca llevor de falguera: es dissapta de Sant Joan, a mitja nit, am dues candeles enceses, i cantussant o resant sa lletania dels Sants...

No es de creure que algú en cerqui per comanar maltevuys...

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

Resumen correspondiente al mes de abril de 1920

Decadas	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 relt. media	Tensión media en milímetros	
1. ^a	757.0	0.3	761.3	7	749.5	10	11.8	15.0	7.3	22.6	9	7.2	1	15.4	75	—
2. ^a	756.7	0.3	763.0	20	750.9	13	12.1	16.5	7.3	22.2	16	10.4	19	11.8	72	—
3. ^a	759.8	0.3	762.9	21	757.2	28	5.7	16.4	6.8	23.4	25	7.9	21	15.5	60	—
Mes	757.8	0.3	763.0	20	749.5	10	13.5	15.3	7.2	23.4	25	7.2	1	16.2	69	—

Decadas	ANEMÓMETRO										DIAS DE				Evaporación media en milímetros				
	DIRECCIÓN DEL VIENTO			FUERZA APROXIMADA							DIAS		DIAS DE		Lluvia total, en milímetros	Lluvia máxima en un día			
FRECUENCIA DE LOS VIENTOS			Calma	Brisa	Viento	Viento fuerte	Despejados	Nubosos	Cubiertos	Lluvia	Niebla	Rocío	Escarcha	Nieve	Granizo	Tempestad	Lluvia total, en milímetros	Lluvia máxima en un día	
N.	NE.	E.	SE.	S.	SO.	O.	NO.	Despejados	Nubosos	Cubiertos	Lluvia	Niebla	Rocío	Escarcha	Nieve	Granizo	Tempestad	Lluvia total, en milímetros	Lluvia máxima en un día
1. ^a	1	1	1	1	3	1	1	5	3	2	1	>	4	>	>	>	>	0.5	0.5
2. ^a	>	1	>	1	5	2	1	4	3	3	2	>	3	>	>	>	>	6.5	4.0
3. ^a	5	1	1	1	>	>	>	8	1	1	2	>	1	>	>	1	1	3.2	2.7
Mes	6	3	2	2	8	4	2	17	7	6	5	>	8	>	>	1	1	10.2	4.0

Mauricio Hernández Ponsetí.