

REVISTA DE MENORCA

FUNDADA EN 1888

Publicación del Ateneo Científico, Literario y Artístico
AÑO LXVI — SEPTIMA EPOCA



M A H O N
PRIMER SEMESTRE
1975

R/ 2625



CONSEJO DE REDACCION Y ADMINISTRACION

DIRECTOR HONORARIO: † FRANCISCO HERNANDEZ SANZ

DIRECTOR: D. GUILLERMO DE OLIVES PONS, Presidente del Ateneo

SUBDIRECTOR: D. ANDRES CASASNOVAS MARQUES, Vocal de Publicaciones.

VOCALES (Presidentes de las Secciones del Ateneo)

D. VICENTE ADRIAN MANCAS (Ciencias Económicas y Empresariales)

D. ALVARO CARDONA BENDITO (Historia Natural)

D. JUAN CARDONA MERCADAL (Filatelia y Numismática)

D. SALVADOR CASTELLO CARRERAS (Historia)

D. DIEGO DUBON PRETUS (Literatura)

D. JUAN FEBRER ROTGER (Ciencias Sociales)

D. JUAN GOMILA BELETA (Artes Plásticas)

D. FRANCISCO HERNANDEZ PONS (Ciencias Aplicadas)

D. AGUSTIN JANSA CLAR (Ciencias Puras)

D. VICENTE MACIAN COLERA (Ciencias Morales y Filosóficas)

D. ANDRES MURILLO TUDURI (Cultura Regional)

D. JUAN C. de NICOLAS (Arqueología)

D. TOMAS SERRA OLIVES (Estudios Turísticos)

D. ENRIQUE TALTAVULL FEMENIAS (Urbanismo)

D. MIGUEL VANRELL MULET (Cine)

D. CARLOS VICTORY de FEBRER (Música)

SUMARIO

HISTORIA

Los Holandeses en Menorca. (1816 – 1929)

Juan Llabrés

ENSAYO

Impresión de la realidad cultural de Menorca en el primer encuentro con la Isla.

Ricardo de la Cierva

CIENCIAS NATURALES

El Género Littorina:
Posible eslabón entre Gasterópodos marinos y terrestres

Bernardo Mateo

MUSICA

Comentario y Análisis de las óperas de autores mahoneses:
“La Fidanzata Corsa” y “Romeo y Julieta”

Deseado Mercadal

ACTIVIDADES DEL ATENEO

Depósito Legal: MH, 31 - 1958

Redacc. y Admón.: ATENEO DE MAHON. c/ Conde de Cifuentes, 25

Imp. Editorial Menorca – MAHON

IN MEMORIAM



Fotografía de D. Juan Llabrés obtenida en su última visita a Menorca el 2 de julio de 1973

El día 8 de mayo de 1975 fallecía en su ciudad de Palma de Mallorca el meritísimo historiador don Juan Llabrés Bernal, Abogado especialista en Derecho Marítimo, Licenciado en Filosofía y Letras, Académico Correspondiente de la Historia y Miembro del Instituto Histórico de la Marina. En su larga existencia había desempeñado diversos cargos, entre ellos el de Secretario de la Sociedad Arqueológica Luliana, Profesor de Geografía e Historia en el Instituto de Palma, Secretario y Profesor de la Escuela Náutica de la misma ciudad y últimamente —se jubiló en 1970— la Secretaría General del Gobierno Civil.

Espíritu joven, dominador de una vasta cultura y de gran erudición, historiador de dimensiones extraordinarias,

buen arqueólogo, centró preferentemente su atención al mar y a la Marina y producto de esta nobilísima afición fueron numerosas obras como son: "Menorca y la escuadra norteamericana en el siglo pasado (1825-1830)", "Notas para la historia

del corso y de la marina mallorquina", "Mallorca y la guerra de la Independencia", "Efemérides marítimas de Ciudadela en los siglos XVIII y XIX", "El puerto de Ciudadela", "La falúa de Isabel II, un obsequio de Mahón a su reina en 1862", "Los buques que han llevado el nombre de Ciudadela", "Aportación bibliográfica a la historia del cuerpo de Intendencia de la Armada", "Aportación de los españoles al conocimiento de la ciencia náutica (1801-1930)", "El último navío español". "Los marinos de Baleares en la Compañía Trasatlántica"; "Dr. Foltz de la marina norteamericana en Mahón", "La estación Naval norteamericana en Mahón" y muchos otros libros y folletos entre los que descuellan los dos tomos de la obra "De la Marina de Antaño" y los cinco de "Noticias y relaciones históricas de Mallorca", de la que restan todavía dos por publicarse.

Escribió más de tres mil artículos sobre temas marineros que aparecieron en periódicos y revistas, tales "Boletín de la Sociedad Luliana", "Revista General de la Marina", "Nautilus", "Studia", "Nostra Terra", "La Almudaina", "El Iris" y muchos más, incluyendo nuestra "REVISTA DE MENORCA". En el terreno profesional publicó un libro titulado "Nociones de estiba y transporte de carga en buques de comercio".

Galardones a esta ímproba labor fueron el Premio Ciudad de Palma en 1970, el Premio Nacional Virgen del Carmen conseguido por dos veces y el Premio Ateneo en 1972, además de numerosas condecoraciones, en especial la Cruz de Mérito Naval blanca.

Amó singularmente a Menorca, a la que gustaba venir con frecuencia y a la que dedicó gran cantidad de sus trabajos, quizá consecuencia del amor aprendido de su padre, don Gabriel Llabrés Quintana, profesor del Instituto Mahonés y director de la "REVISTA de MENORCA" a finales del pasado siglo. Producto de este amor fue el trabajo premiado por el Ateneo que hoy nos complacemos en publicar en nuestra revista como homenaje al amigo y al historiador, a quien modestamente atesoró altas virtudes y cualidades humanas y que tuvo por santo y seña de su existencia: España y la Marina.

LOS HOLANDESES EN MAHON

(1816 — 1929)

Recuerdos de otros tiempos

Pocos puertos habrá como el de Mahón que puedan ufanarse de contar en su acervo histórico con un cuidadoso cronista del movimiento y sucesos que se desarrollaron en sus aguas en tan largo e interesante periodo como es el comprendido entre los años 1776 y 1826. Al piloto particular y comerciante Don Juan Roca y Vinent, ejemplo de perseverancia, de paciencia y de amor a la tierra que le vió nacer al dejar consignado en su interesante *Diari de Mahó*, fuente preciadísima en su mas alto grado de noticias mil, conocida y explotada por todos los historiadores isleños, hemos de recurrir también nosotros, aprovechando además otro de sus manuscritos, también en menorquín y quizá menos conocido perteneciente a nuestra colección titulado *Nota de las escuadras, navios, fragatas y otros buques de guerra entrados en este puerto de Mahón desde 1776 a ¡1826!* (3 hoj., fol.) importante también para historiar en puntual y curiosa impresión las visitas y estancias de unidades navales de varios pabellones —y en nuestro caso de las de los Países Bajos— en el puerto de Mahón,

tan vinculado a todos los sucesos marítimos que en el Mediterráneo tuvieron su escenario y tan codiciado por la estrategia naval de la época.

* * *

Vuelta Holanda en 1813 al régimen monárquico una vez desligada de Francia con la proclamación de Guillermo I de Orange como Príncipe soberano, y atemperándose al espíritu que informaba las tendencias de todos los Gobiernos de Europa e incorporándosele Bélgica en 1815, se formó el Reino de los Países Bajos que perduró hasta la separación efectiva de ambos territorios en el año 1839

Los estrechos límites de esta modesta investigación y su carácter meramente local, no nos permiten detenernos en reseñar tan interesante evolución política, pero sí es forzoso señalar, siguiendo al profesor James E. Thorold Rogers uno de sus historiadores más celebrados que Holanda protestó constantemente contra la bárbara costumbre del corso y de la esclavitud; que estimó siempre como muy perjudicial para el comercio y la humanidad:

Este concepto que constituye uno de los merecimientos modernos de la vida heroica de Holanda protegido por la conciencia pública del viejo y del nuevo mundo, y de Inglaterra en particular, dió origen a su presencia en el Mediterráneo que fué permanente en gran parte de la primera mitad del siglo XIX. data en la que damos comienzo a estos apuntes en que —repetimos— las fuentes menorquinas especialmente, son base la más autorizada y casi única de los mismos.

No existe hoy investigación concreta sobre el particular el tema es pues completamente inédito a pesar de haber incitado en su día la curiosidad de dos distinguidos escritores y mejores amigos. El ilustre historiador Don Francisco Hernández Sanz que desde 1913 hasta 1949 ostentó la representación consular en Mahón de los Países Bajos y por consiguiente tuvo a mano su archivo —actualmente fuera de España— anunció la publicación

de la monografía *Entre holandeses y menorquines*, de la que sólo un pequeño fragmento apareció en la *Revista de Menorca*, y el Doctor Don Francisco Aristoy Santo, médico y director del Lazareto, que quizá animado por su matrimonio con una dama holandesa, nos habló de un proyectado estudio sobre dicho particular que abandonó, hace años, al ser destinado a Cadiz como jefe provincial de Sanidad.

* * *

Es por demás sabido que en las postrimerías del siglo XVIII y principios del XIX la piratería berberisca, argelina principalmente, atrevida y numerosa presionaba fuertemente el comercio marítimo internacional en el Mediterráneo, haciendo peligrosa la navegación de los pequeños bastimentos, a los que apresaba y saqueaba con tan osada insolencia que motivaron el que algunas naciones de pabellones mas castigados, destacaran unidades de guerra para tratar de conseguir el franco y pacífico tráfico de sus buques y mercancías.

Entre ellas encontramos en Menorca las marinas militares inglesa, norteamericana o angloamericana, como se decía entonces, y holandesa.

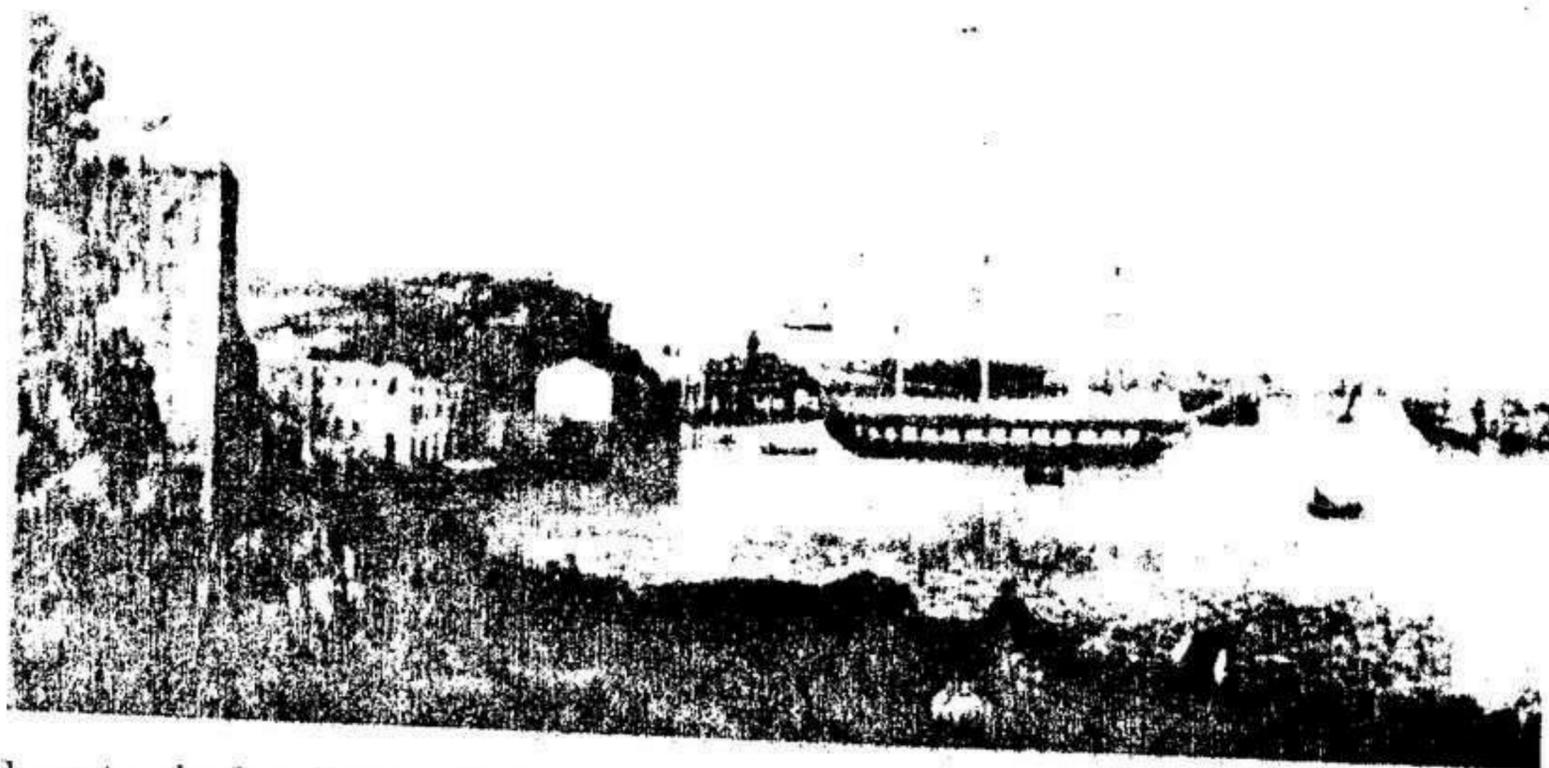
Las primeras noticias que advertimos sobre esta y sus actividades en nuestro mar proceden del *Diari* de Roca, que con fecha de 27 de julio de 1815 escribe:

“Con un barco venido de Málaga sabemos que después de la paz entre Argel y los Estados Unidos de América hecha ultimamente según el pie de la paz entre Inglaterra y aquella Regencia, una escuadra de seis fragatas del Rey y un bergantín holandés va a presentarse en Argel para obtener también una paz igual a la de los norteamericanos y los ingleses”.

Y completa en 31 de agosto siguiente al consignar: “Los holandeses dicen haber también hecho la paz con la Regencia de Argel, contra la cual hay una escuadra tunecina en la mar y otra imperial de Venecia”.

* * *

Pero lo cierto es que hasta el 13 de enero de 1816 no llegaron a Mahón las primeras unidades militares holandesas: dos fragatas y una corbeta, formando escuadrilla a las órdenes del vi-



Fragata de los Países Bajos, con insignia de mando, fondeada en Mahón. A la derecha tres navíos españoles desarmados. Oleo de últimos de 1815 o principios de 1816.

cealmirante Van Capellius y procedente de Málaga y Alicante. Se les incorporó después una fragata mas, así es que el día 20 se hallaban al ancla en el puerto hasta trece buques de guerra: cuatro holandeses, un navío, seis fragatas y corbetas, un bergantín y una goleta norteamericanas, sin contar los navíos españoles desarmados que desde hacía mucho tiempo permanecían en Mahón.

Una quinta fragata holandesa entró el 26 de febrero en cuya misma fecha se hizo a la mar la escuadra compuesta a su salida de cuatro fragatas y una corbeta, cuyos nombres ignoramos pero que a fines del mes de mayo, después de tocar en Palma el 22 procedente de Cartagena, o a principios de junio se encontraba frente a las costas de Argel como las escuadrillas inglesa del

almirante Lord Exmouth y la norteamericana del comodoro Shaw, que negociaban la libertad de los esclavos retenidos aun por aquella Regencia.

* * *

Es en verdad curioso cuanto dice Roca con data 3 de septiembre con respecto a las noticias recibidas en Mahón relacionadas con los argelinos, por lo que lo traducimos íntegramente:

“De Argel ha llegado un bergantín inglés de Rey con el capitán del navío del almiranté Lord Exmouth y un capitán de la escuadra holandesa que por Barcelona y Francia van a sus cortes para dar parte de lo sucedido en Argel. Estos no habiendo comunicado con la plaza, sino por medio del fuego que se ha hecho, han sido admitidos a libre plática y van a partir pronto para Barcelona con el bergantín que los aguarda fuera, habiendo ellos entrado y venidos a la Consigna con el bote para dar parte al Sr. Gobernador al que han visitado. Otro bergantín se ha expedido con la noticia, supongo, para ir a Inglaterra. Estos han declarado que habiendo la escuadra aguardado fuera de la vista de Argel el tiempo favorable, el día 27 del pasado, llegados allí y colocados los buques a medio tiro de pistola del muelle, y las fragatas inglesas y holandesas, las bombarderas, etc. en el lugar que según el plan estaban destinadas para batir los puntos que debían, el almirante hizo saber al Rey en nombre de su Rey, que habiendo roto el tratado de paz entre ellos, a consecuencia de las atrocidades cometidas en Bona, deseaba un nuevo tratado que debía ser con las condiciones siguientes: que desde luego debía dar libertad a todos los esclavos que tuviese de cualquier nación y sin rescate alguno y que en adelante no podría hacer más esclavos absolutamente, sí que estando en guerra podría hacer prisioneros de guerra así como hacen las potencias europeas; que esta paz con Inglaterra comprendería la Holanda, Nápoles, Estados del Papa y Cerdeña; que ninguna de ellas puedan pagar tributo alguno a Argel bajo ningún pretexto; que deben ser pagados y satisfechos todos los daños ocasionados en Bona, así como deberan pagar los gastos de este armamento y restituirlo últimamente pagado

por rescate de esclavos, sobre cuyos dos últimos puntos no falta que no lo haya compuesto así, y finalmente que concedían dos horas de tiempo para responder y aceptar estas condiciones, pasadas las cuales sin aceptarlas, usarían de la fuerza.

En efecto, el Bey no habiendo respondido cosa alguna, pasadas dos horas y media, dió el almirante la orden de hacer fuego cerca de las 2 de la tarde, y éste duró nueve horas por la escuadra sin interrupción y con mucha energía. Durante el fuego algunos botes con oficiales y marineros tuvieron el valor de ir a incendiar a la escuadra argelina amarrada dentro del muelle, cuyas fragatas, corbetas, jabeques, etc., quedaron totalmente quemados y destruidos, no quedando intacta del fuego mas que una goleta y un bergantín, aunque inutilizados también.

En la madrugada del 28 la escuadra inició de nuevo el bombardeo, cuando al hacerse de día advirtió bandera parlamentaria blanca, ante cuya señal se suspendió este, y el Bey hizo saber al almirante que aceptaba todas sus proposiciones y condiciones, por medio de un parlamentario que envió a bordo. En consecuencia el almirante pasó a tierra y el Bey se presentó a él, le dió excusas y pidió perdón por cuanto había sucedido, pero el almirante le respondió que él quedaba ya satisfecho y que era al consul a quien había de pedir perdón, como en efecto lo hizo, habiendo hecho quitar las cadenas al mismo y a todos los demás ingleses del bote de la corbeta que tenía como esclavos.

Todos los esclavos quedan en libertad, unos trescientos, de los cuales los españoles quedan ya embarcados con el patrón Tutzó, que se encontraba en la bahía, para Cartagena, y mas de otros ochocientos de diferentes naciones quedan a disposición de sus respectivos cónsules. Se habían ya reembolsado mas de 400.000 duros, que los napolitanos habían pagado para el rescate de sus esclavos.

Las pérdidas de los ingleses y holandeses es de siete a ochocientas personas entre muertos y heridos, los mas de la fusilería, pero las de los argelinos es de unos ocho mil a nueve mil entre muertos y heridos, comprendiendo entre los muertos

el Micalatre, todos los rais y muchos marinos. El almirante Lord Exmouth ha sufrido dos pequeñas heridas. La ruina de la ciudad de Argel es grande, muchas casas maltratadas y muchas arruinadas, así como gran parte de la muralla; las baterías del muelle en particular están inservibles. Todos los nueve o diez corsarios mayores, fragatas, corbetas y embarcaciones griegas y algunas pequeñas, excepto una goleta, están quemadas e inútiles. En una palabra, los argelinos, tan soberbios antes, quedan hoy sumamente humillados, sin que hayan podido impedirlo mas de cincuenta mil hombres idos allí desde el interior para su socorro”.

Al día siguiente, 4, —nos contraemos a septiembre de 1816— entró en Mahón el patrón Tutzó, conduciendo en su bergantín *Alejandro*, de 113 toneladas, y tras cuatro días de navegación, a los españoles rescatados de la esclavitud, en número de ciento sesenta y cuatro a ciento setenta, que de las dos maneras hemos visto escrito, los que fueron admitidos a libre platica el 25 y muchos de los cuales eran presidiarios escapados de Ceuta. Uno de ellos murió el día 11 en el Lazareto.

* * *

Con un bergantín de guerra inglés llegado el 5 se recibieron las condiciones de paz establecida entre S. M. Británica y la Regencia de Argel y convenidas el 30 de agosto anterior, que en el manuscrito que extractamos se reseñan así:

- 1º.— Abolición para siempre de la esclavitud de cristianos.
- 2º.— Entrega a los ingleses de todos los esclavos cristianos (de los dominios del Bey) de cualquier nación que fueran.
- 3º.— Entrega a los ingleses de todo el dinero recibido para su rescate desde el principio de 1816, con particularidad de las sumas pagadas por el Rey de las Dos Sicilias y por el Rey de Cerdeña.
- 4º.— Paz con S. M. el Rey de los Países Bajos bajo las mismas condiciones que con el de Inglaterra.
- y 5º.— Dar una satisfacción al consul de S. M. Británica por los insultos recibidos.— Firmado: Exmouth.

Cuyas condiciones —añade Roca— fueron aceptadas por el Bey, que el 29 pidió perdón y dió satisfacciones a dicho consul, en presencia de sus ministros, del mayor de Ingenieros Don Guillermo Topete y del capitán del buque almirante *Queen Charlotte* Mr. James Brisbane.

* * *

A pesar de las seguridades prometidas por la Regencia y del desgraciado estado de su flota, ni siquiera pensaron los Gobiernos interesados en mantener la pacífica navegación mercantil por el Mediterráneo en retirar sus fuerzas navales, atentos siempre a la inconstancia y versatilidad de los argelinos, y así a los diferentes buques americanos destacados y a los españoles *Asia, Soledad y Cazador* del mando del jefe de Escuadra Don José Rodríguez de Arías, que entraban y salían de Mahón durante la primera mitad de 1817, se les unió, como era lógico también, la escuadra de los Países Bajos, cuya venida desde Gibraltar para establecer con caracter definitivo su estación naval en Menorca señala Roca el día 12 de julio. Antes, el 23 de abril, una fragata de aquella Marina mandada por el capitán de igual clase Damant, hizo escala en Palma de paso para Mahón.

Componíase el repetido fuerte del navio *Willem I*, de porte de 74 cañones, dos fragatas y un bergantín, de cuya escuadra era comandante general el vicealmirante Van Braam, que había sustituido en el mando de los buques destacados en el Mediterráneo a su compañero Van Capellius. Una de las fragatas obligada por un viento Norte fresco no pudo entrar, y la otra, que había tocado en Argel para dejar pliegos para su consul aunque sin comunicar con tierra, fue puesta en cuarentena por algunos días ante la nueva de que en aquella plaza se padecían enfermedades contagiosas. El 14 y por una embarcación de allí venida se confirmó la existencia de peste, que hacía estragos en Bona y aun mas en Constantina, por cuya población pasaban en mayor número los viajeros llegados de la Meca y Alejandría, los que indudablemente la portaron.

* * *

La permanencia de los buques citados en Mahón, así como los de la Marina norteamericana, no se desarrolló sin los incidentes de todo género tan comunes en tripulaciones jóvenes al desembarcar. Caracter sangriento revistieron los que recoge Roca con fecha 22 de julio:

“Hace algunos días que en terrenos de la Punta un soldado español robó los dineros a un holandés borracho, y se disponía a desnudarlo cuando acudió el amo del huerto a los gritos del holandés, obligando a escaparse al delincuente, que tenía en sus manos un cuchillo o puñal.

Ayer o antes de ayer, entrada la noche, en la Cuesta nueva de la Punta, mataron a otro holandés, de una sola herida, por la cual perdió tanta sangre que regó un trozo de dicha Cuesta desde el lugar en que fue herido hasta en el que naturalmente expiró”.

* * *

Otras ocurrencias —estas de carácter mas grato— señala igualmente, y así en 9 de agosto, advierte la salida del bergantín holandés, una o dos fechas antes, y su regreso el 26, y a continuación dice:

“El vicealmirante Van Braam con ocasión de una fiesta real dió un baile y cena a bordo de su buque insignia el navio *Willem I* al que asistieron muchas señoras y señores”. Dice también que el día 24 este navio y las dos fragatas de su nación engalanados con banderas, hicieron tres saludos al cañon por la tarde “supongo que celebrando alguna fiesta de su Rey”.

El 8 de septiembre salió de Mahón el bergantín para ir al encuentro de un transporte cargado de provisiones que desde hacia tiempo aguardaba la escuadra, y de un barco de Gibraltar, también con efectos para esta “que saber los vende en las costas de España...”. Volvió el 16 el bergantín, y entró el transporte esperado de Holanda, una urca, el 21.

* * *

Y cinco días después aprovisionada y pertrechada debidamente la escuadra se hizo a la vela con derrota a Liorna, en Italia: eran el navio, las dos fragatas y el bergantín.



El andén de Levante hacia 1817. Los almacenes han desaparecido hoy y la muralla no estaba construída aún. Contienda entre marineros holandeses, que otros contemplan desde un bote. Adviértase un suboficial de color. Oleo de Pascual Calbo, de la colección Terrés Borrás.

“De Gibraltar y Barcelona llegó — el 7 de noviembre— una fragata de guerra holandesa. Tiene un oficial muerto de enfermedad no contagiosa. Estando en cuarentena lo han llevado a enterrar al Lazareto, con cinco botes llenos de acompañamiento, teniendo el buque la bandera a media asta y disparando algunos cañonazos”. Añade luego que el buque era la *Amstel* —nombre de un río de su país y su comandante Van der Hart.

La escuadra regresó pocos días después, el 12. Su procedencia el puerto de Nápoles. Se cita al bergantín *Irene*, comandante Denties, y a la fragata *Frederich*, comandante Van der

Stad, que se les incorporó el 21, venida también de Nápoles y habiendo estado en aguas de Argel.

Con estos buques purgaban en aquellos días cuarentena sanitaria en el Lazareto, hasta cincuenta y dos bastimentos españoles y extranjeros de todas clases y aparejos.

La *Amstel* y el *Irene*, este aun en cuarentena, salieron el 22: "Dicen que van a cruzar", pues los argelinos como era dable suponer volvían a prepararse dispuestos a reanudar sus acostumbradas piraterías. El *Irene* hubo de arribar a Mahón a los ocho días de su partida por haber rendido la verga de gavia. La fragata entró el 6 de diciembre y reanudó su vigilancia el 28.

* * *

Dos noticias de interés anota Roca en el mes de diciembre:

15.— "El vicealmirante Van Braam ha tomado casa en tierra y habita la de Don José Motta, en la calle del *Castell*.

La tropa del navío, de las dos fragatas y del bergantín de su escuadra que invernan en este puerto frente a la Punta y a Calafiguera hacen sus ejercicios en la isla del Arsenal.

31.— Hoy en el navío holandés *Willem I* se ha descubierto un complot, que según dicen se dirigía a sublevar la tripulación para hacerse dueña del buque, de la fragata *Frederich* y del bergantín *Irene*, apresando o matando al almirante Van Braam, oficiales, y demás que no quisieran adherirse a sus propósitos, aguardar el buen tiempo, cortar las amarras, salir del puerto, ir a Gibraltar para unirse a la fragata *Amstel* y pasar a América para unirse a los insurgentes americanos españoles. Eso dicen se ha descubierto por un negro de los diferentes que hay en esta escuadra, y todos, así como un inglés, un francés y muchos otros, en número de unos doscientos comprometidos fueron puestos por consiguiente, presos y engrillonados".

El triste final de este grave suceso descríbese también en el *Diari*, único testimonio que del hecho conocemos, en el mes

de enero siguiente, después de registrar la llegada de la *Amstel* a Mahón el día anterior:

31.— “A bordo del navío holandés *Willem I* han ahorcado a un francés y han pasado por debajo de la carena tres veces a un inglés, cabezas del complot descubierto, hoy hace exactamente un mes. Pero he averiguado que ha sido a bordo de la fragata *Frederich* y no del buque almirante que han colgado al mas delincuente, y al otro no lo han hecho pasar por bajo la quilla, sino que lo han hecho azotar tres veces y después en la misma fragata lo han puesto sobre el branque con 200 golpes.”

* * *

En enero de 1818 había recibido la escuadra un nuevo aprovisionamiento con la llegada de otra urca el día 15, cuyo capitán refirió haber encontrado en Dile (sic) una escuadra rusa de cinco buques de línea y tres fragatas —eran los adquiridos por el Gobierno español y que tan lamentable resultado dieron— “la cual segun dice este holandés entró despues en Portsmouth”.

Otra salida, la segunda desde su estacionamiento en Mahón, hizo la escuadra el 9 de febrero del mismo año: “Salió el bergantín de Rey holandés, el navío y las dos fragatas. Por la mañana han hecho gran saludo de cañón; no sé porqué”.

Una nueva llegada de Holanda de otro transporte con respetos y provisiones tuvo lugar el 4 de marzo. “Este, dicen, vió a la escuadra rusa sobre el Cabo de San Vicente, con rumbo a Cadiz, hoy hace quince días”, escribe Roca sobre estos buques, y con fecha 14 completa la efemerides añadiendo “Vía de Barcelona sabemos que la escuadra rusa entró en Cadiz el día 31 del pasado y que los cinco navíos y tres fragatas de que se componía, dicen que quedan para España”.

Así fue, como hemos indicado, y con los nombres de *Numancia*, *España*, *Alejandro I*, *Velasco*, *Fernando VII* los navíos, y *María Isabel*, *Mercurio* y *Pronta* las fragatas, mas la *Viva* y la *Ligera*, se incorporaron a nuestra Armada unos bar-

cos podridos e inútiles, cuya compra constituyó un negocio verdaderamente escandaloso.

Un bergantín y otro buque transporte rindieron viaje a Mahón el 20 de abril, el primero de los cuales dejó el puerto el 25, y para Argel zarparon el 27 o 28 el navío insignia y las dos fragatas holandesas. Por cierto que del regreso de estos de su anterior expedición nada dice Roca, que no deja de anotar sin embargo el movimiento de las embarcaciones de guerra de otros pabellones.

“Hoy —7 de mayo— ha comparecido delante de la boca del puerto una fragata holandesa cuyo bote ha venido a la Consigna y vuelto a bordo se ha hecho a la mar. Dicen viene de Tolon”.

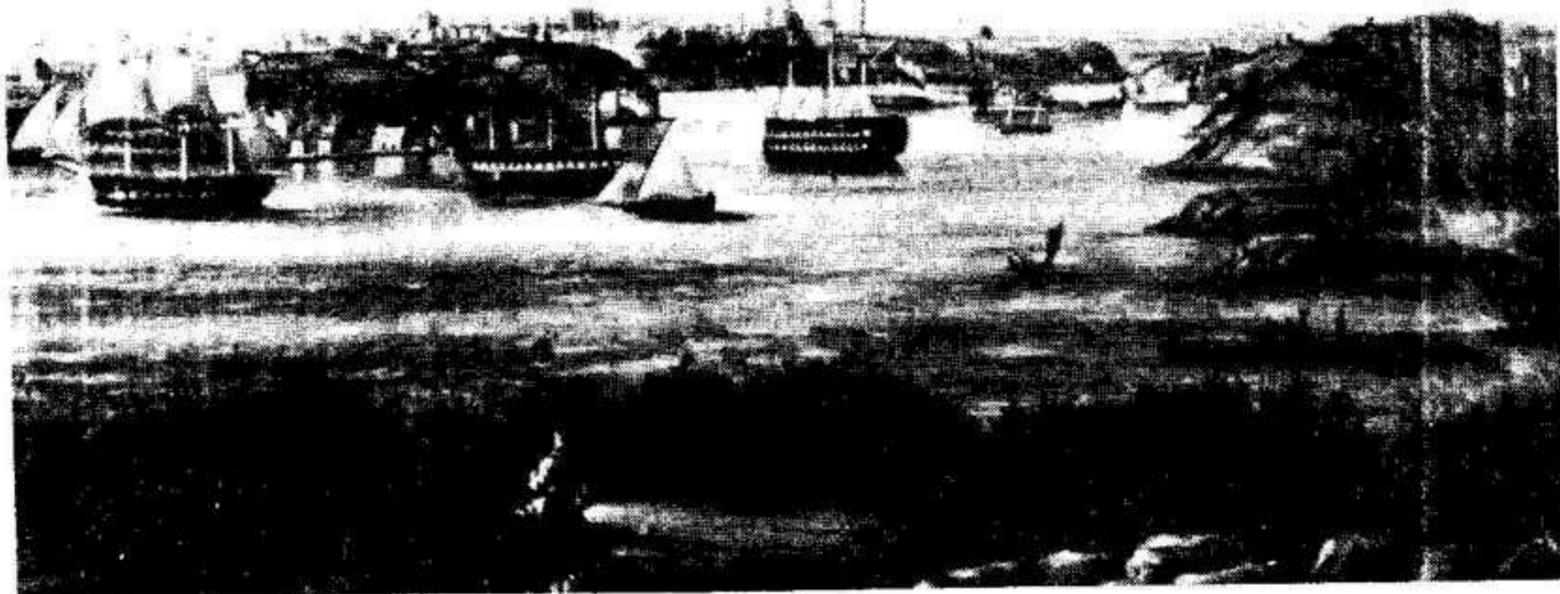
Desde este mismo puerto llegó un bergantín el 16 de julio, el *Kosach* su comandante Thooft, desconocido en Mahón, y el 25, de Amsterdam una corbeta, la *Linze*, su comandante Coertsen, también venida por primera vez a estas aguas.

Por entonces o quizá unos meses antes, data según parece, el nombramiento de consul de los Países Bajos en Mahón, recaído en la persona de un conocido comerciante Don Andrés Valls, primero que obtuvo dicha representación en la isla, de la que era comandante militar de Marina Don Gerardo Murphi y Connan, capitán de fragata, gaditano, pero de origen irlandés.

* * *

El 6 de agosto tras mantener un largo periodo de vigilancia en la costa argelina y visitar algunos puertos europeos, volvió la escuadra y con ella el almirante Van Braam: navío *Willem I* y fragatas *Frederich* y *Amstel*, y como notas destacadas del verano podemos consignar el baile celebrado a bordo del buque insignia el 17, la salida para Holanda de la *Frederich* el 18 después de despedirse al cañon de su almirante, y la celebración el 24 del nacimiento del Rey Guillermo I de los Países Bajos, engalanados con banderas los buques —un navío, una fragata, una corbeta y un bergantín— que al mediodía dis-

pararon cada uno de ellos una salva de honor de veintiún cañonazos, Van Braam ofreció una gran comida y la noche del 27 repitió el baile a bordo del *Willem*.



Navío —¿Willem I?— y fragata de guerra en su fondeadero. A la izquierda una fragata americana. Oleo. Hacia 1817.

Llegó de su nación el 20 de septiembre, un transporte con provisiones para la escuadra —que ya las necesitaba, indica el cronista— y habiendo sido reconocido en su travesía por un corsario insurgente de nuestros territorios de America, posiblemente colombiano, de los que recorrían el Atlántico a la captura de embarcaciones mercantes españolas, hubo de sufrir la correspondiente incomunicación en el Lazareto.

* * *

La última salida que en el transcurso del año 1818 llevó a cabo la escuadra holandesa con su almirante —cinco unidades— fue el 1º de octubre y su navegación de ocho días. Regresaron los buques el 9, menos el transporte citado al que convoyaron en un principio y siguió viaje a la metrópoli. Habían arrumbado hasta los parajes de Argel y por no haber tenido contacto con tierra la Junta de Sanidad les dispensó la cuarentena. El 22 entró la *Liny*, de Tunez, también sin haber desembarcado nadie, ante el supuesto de que la peste se hubiera declarado allí.

El obispo de Menorca Doctor Don Jaime Creus y Martí, en una de sus estancias en Mahón libró visita al almirante Van Braam. Fue el día 24 y en su navío, en el que fue recibido con todos los honores y cumplimientos imaginables —leémos— y al desembarcar saludado con una salva de trece cañonazos. Fue llevado y traído a bordo en una falúa del propio buque.

Los holandeses solemnizaron el nacimiento de su Reina el 18 de noviembre con el engalanado y saludos de rigor y una comida, cena y baile en el buque almirante. Poco antes había marchado a Barcelona el bergantín, que estuvo de retorno el 7 de diciembre.

El día anterior, 6, había solemnizado la escuadra con las banderas y saludos de costumbre “no sé que fiesta” —comenta Roca, que añade: “Muy buen tiempo, impropio de diciembre”.

Se destacó el 11 una de las fragatas a la ensenada de Argel. La guarda de sanidad de Mahón que llevó a bordo, informó a su regreso que no había comunicado, “no obstante trajo pliegos, que fueron puestos dentro de un estuche de latón, bien cerrado y sellado”.

Y acabamos la reseña de las actividades de los holandeses en 1818 trasladando aquí una referencia del historiador y marino mahonés Don Pedro Riudavets y Tudurí que dice: “La terrible miseria tan general en toda la isla, hizo que muchos indigentes acudieran a la marina para recoger las sobras de los ranchos de la marinería de los buques de guerra extranjeros, surtos en Calafiguera. Y con gusto consignamos como un deber de justicia, que los jefes de aquellos buques —un navío y dos fragatas

americanas y un navío y tres fragatas holandesas— compadecidos de tanta miseria mandaban aumentar el rancho para que se repartiera luego el sobrante entre los infelices que acudían a aquella cala para satisfacer su hambre”.

* * *

Para la escuadra holandesa empezó el año 1819 con la llegada los días 9, 10 y 23 de enero de un refuerzo de provisiones y municiones que le trajeron tres urcas —transportes— embarcaciones típicas y de mucha bodega— la última de ellas procedente de Amsterdam. De este puerto y de los de Hellevoetsluis, arsenal y base fortificada de la Holanda meridional, en la costa Sur del Canal de Voorne, en donde la marina poseía grandes almacenes, y de los de Helder, Rotterdam y Willemsoord, arsenal también, en la provincia de Brabante del Norte, junto al Hollandsch Diep, era de donde provenían principalmente los repuestos que precisaban los buques encargados de la vigilancia del litoral africano del Mediterráneo.

“El navío almirante, fondeado mas adentro de la isla del Arsenal este sin palos —observa Roca— debiendo cambiar el palo mayor por otro nuevo que ya está preparado, no sé si en piezas o entero. En su consecuencia la fragata arbola la insignia de vicealmirante y continúa con ella. Buen tiempo”.

La corbeta y el bergantín salieron a la mar el 17, no indica para donde. El 2 de marzo volvió a entrar este: era el *Cosach* y venía de Algeciras.

El 3 de febrero los jefes y oficiales de los buques holandeses ostentaban en sus uniformes una señal de luto con motivo del fallecimiento de su Reina: quince días duró esta muestra de condolencia.

El *Willem I* arboló el 13 de marzo su nuevo palo mayor por medio de la machina del Arsenal, y listo ya el navío el 23 marchó a Tolon con el almirante Van Braam. A este puerto había ido el *Cosach* el 17, y el día anterior la *Amstel* había marchado a Tunez. Comprobado a su regreso por los guardas

de sanidad que se le embarcaron, su incomunicación con tierra fue admitida a libre platica dos fechas despues de su entrada en Mahón, el 2 de abril. El 3 salió otra vez para incorporarse a sus compañeros en Tolon.

El 15 de abril la corbeta *Lyne*, vino de Esmirna y aguardó aquí a su escuadra para unirse a ella.

El grueso de esta —un navío y una fragata— retornó de Francia el 9 de mayo, agregándosele despues dos fragatas más, el 21 una de ellas directamente desde Holanda, y la otra el 22. Excepto un bergantín toda la fuerza naval de los Países Bajos destacada en el Mediterráneo, se hallaba al ancla en Mahón, a la llegada del navío de guerra español *Fernando VII*, antes el *Asia*, al mando de Rodriguez de Arias, también en misión de vigilancia del corso. Saludó a la insignia del almirante holandés, y este le devolvió el saludo tiro por tiro. Fue el 26.

El 30, “Día de San Fernando —copiamos de Roca—. Lo celebró el navío español y la corbeta *Perla* engalanados con banderas y disparando tres salvas por la tarde, y el navío, las tres fragatas, una corbeta, un bergantín y un transporte holandeses también con banderas y particularmente las que prueban la alianza entre las dos naciones, hicieron un saludo por la tarde y dando el vicealmirante holandés a bordo una gran comida a los comandantes de los buques españoles, al que fueron convidados el consul de su nación, el inglés, el francés y otras personas”.

Junio 4.— “Ha salido para Holanda el bergantín de guerra holandés. El vicealmirante de esta nación pienso que ha comido a bordo del navío de S. M. *Fernando VII*”.

* * *

Nueva salida hizo la escuadra para Argel el día 9. La componían el navío insignia, tres fragatas y una corbeta. La primera de aquellas unidades que terminó su viaje fue la *Amstel*, que procedente de las bahías de Argel y de Tunez, manifestó reinar allí la peste.

Esta fragata, que seguía mandada por el capitán Demant, acabada su campaña regresó a su país el 12 de julio, dando convoy hasta dejarla en Cadiz a la fragata mahonesa del Sr. Ládico, del mando del capitán P. A. Mun, “que es el octavo de este comercio destinado para la gran expedición de América, y partida igualmente”.

Como no se le ocultará al lector tal armamento debía ir a sofocar la insurrección de nuestras colonias que se habían declarado independientes y durante cuya organización en Andalucía sublevó al ejército el coronel Riego, proclamando la Constitución.

En agosto, el 26, una corbeta con pliegos oficiales fondeó en la boca del puerto, y el 27 salió la *Lynx* para Messina “en donde dicen se encuentra su almirante”.

El 26 de septiembre llegó a Holanda e Inglaterra el bergantín *De Gier* —el buitre— que por primera vez se menciona como en Mahón, lo mismo que a la fragata *De Rhijn*, su capitán Delange, entrada de Tolón el 21 de octubre.

Ambos buques marearon a Tolon el 30, en cuyo día hace constar Roca: “El almirante holandés que pensaba venir a invernar a esta, habiendo sabido en Tolon noticias de la peste amarilla, ha enviado aquí esta fragata —la *Rhijn*— para retirar todas sus cosas, como ha hecho”.

Sin embargo, a pesar de esta aseveración, de Nápoles llegó la *Lynx* el 31 a Mahón volvieron desde Tolon todos los buques el 6 de noviembre: el almirante en el *Willem I*, la fragata *Diana*, el bergantín *Gier* y un transporte: “Son seis los holandeses, ahora”, dice Roca con fecha 12, el mismo día en que se incorporó la *Rhijn*. La fiesta conmemorativa del natalicio del Príncipe de Orange, que era el 6 de diciembre, la honró la escuadra “engalanada y con banderas en los tres palos, ha hecho saludo real y el almirante ha dado un gran convite”.

Una fragata pasó a explorar la costa de Argel del 20 al 26 y aunque con ánimo de mantenerse a distancia, se le impuso unos días de observación: llevó los guardas de sanidad acostumbrados.

Con provisiones llegó un transporte el 27, y el 30 leemos en el *Diari* “La escuadra holandesa está a la plana de Calafiguera”.

* * *

Un libro holandés, uno de los dos libros de rareza extraordinaria hoy que han llegado a nuestras manos dedicando algunas páginas a la Menorca del siglo pasado y en particular y para mayor satisfacción a los años 1819 y 1820, nos obliga a interrumpir el diario inédito que en extracto venimos glosando, para poder continuar el orden cronológico establecido en esta narración.

Se trata de las memorias o recuerdos de un oficial de la Marina de los Países Bajos precisamente, H. J. L. T. de Vaynes Van Brakell, y cuya portada reza *Zestien Zeereizen* (Diez y seis viajes por mar). Fue publicado en 1875.

Vino su autor a Mahón como alumno o cadete (*adelbors-ten*) a bordo de la fragata *Rhijn* —llegada como hemos visto el 21 de octubre de 1819— aquí quedó todo el invierno, y repitió luego sus visitas en tres o cuatro ocasiones mas embarcado como oficial o jefe en otros buques.

El periodo inicial de su permanencia en la isla ocupa casi por completo los Capítulos IV y V en los que recoge en descripciones vivas e interesantes sus impresiones de juventud. Titúlase *Kennismaking met eene Spaansche haven en een Nederlansch eskader* (Encuentro en un puerto de España de una escuadra holandesa) y *Verdere kennismaking met Mahon en de mahonesche dames* (Feliz encuentro en Mahón de señoritas mahonesas).

Los traducimos libremente: Todo el puerto de Mahón —dice— me era tan extraño que me parecía estar en otro planeta: su cielo azul y claro, impresionantes las rocas del cabo de la Mola, donde las olas se estrellaban con fuerza. Largo y bonito el puerto, con sus ensenadas y sus islas esparcidas de manera que es imposible ver el final y en donde en épocas pasadas una armada inglesa de trescientas velas encontró refugio contra el viento y la mar. La hermosa ensenada, en medio del puerto, de Calafiguera, el aspecto montañoso y aspero de la vertiente Norte, cubierto de maleza y de breñas el lado Sur, los edificios raros de piedra arenisca, y finalmente la vista desde la cuesta de rocas de la ciudad de Mahón con

sus conventos e iglesias de cupulas de variado color, y allá, mas lejos, la montaña redonda de Montetoro que se eleva en medio de la isla con un monasterio espacioso en su cima. Todo esto constituía para mí un espectáculo ciertamente impresionante.

A nuestra llegada, veíamos los palos de los buques de guerra por encima del tejado del hospital de la isla *Rotte* (infectada) y nos llenaba de satisfacción al ver flotar al viento tantos tricolores holandeses. En el puerto se hallaba estacionada una escuadra nuestra. Por primera vez veía aquí a un navío con sus dos baterías pintadas de blanco y su insignia de vicealmirante. Era el almirante Van Braam quien a bordo del *Willem I*, de 74 cañones, gobernaba a los demás barcos. A bordo de aquellos reinaba una febril actividad, mientras que numerosos pequeños botes de vela entremezclados entre los buques grandes, daban un aspecto muy animado al puerto. Varios barcos extranjeros se encontraban anclados también. Entre ellos el navío de alto bordo español *Asia* y la corbeta *Perla*. Estos, como los demás barcos holandeses, contestaron a nuestro saludo. El estampido producido por el cañón atrajo hacia el muelle, que solo distaba de nosotros unos 60 pies. Entre los paseantes había varias damas tocadas con sus típicas mantillas, reemplazadas por pañuelos amarillos o rojos en las mujeres del pueblo. En los bancos cortados en las rocas, distinguíamos a algunos clérigos con sus alargados sombreros.

Para invitar a los recién llegados y en especial a los que nunca habían estado en este puerto del Sur a una visita al interior, propietarios de burros y caballos se habían apostado en los muelles, mientras que numerosas embarcaciones pequeñas ofrecían a cada momento la oportunidad de bajar a tierra. Nuestra fragata fue invadida pronto por mozos de cuerda, traficantes de todas clases y lavanderos, con el gordo Peter y con Basilio a la cabeza, los que contaban entre los holandeses la mayoría de sus clientes y se figuraban hablar el holandés. En cuanto a nosotros los jóvenes cadetes, ardíamos todos en deseos de conocer la vida en tierra y no tardaron en concedernos permiso.

Para llegar a la ciudad habíamos de recorrer un camino de piedras que nos hacía subir unos 100 pies y que los marineros holandeses denominábamos *Nekbrekerhill* (la colina para romperse la nuca). Esta cuesta nos conducía a un mirador desde el que se tenía la mas espléndida vista sobre el puerto, lleno de innumerables barcos y barquitas.

Unos treinta montaron en burros y se fueron hacia Villarclos, donde los ingleses habían construído en su tiempo varios almacenes y un cuartel. Todos los caminos de la isla atraviesan un suelo duro y pedregoso, y al ver tantas y tantas piedras no nos extrañamos de que antiguamente los habitantes de las Baleares fueran famosos por su destreza en arrojarlas. No obstante producen las mas deliciosas frutas, sandías en particular, que en ningun otro sitio son tan gordas como aquí, además de naranjas, limones y granadas. Las uvas tambien son muy buenas.

El sistema de riego es simple pero efectivo. En cada huerto hay un pozo del que una rueda de paletas mora compuesta de cántaros, saca el agua y por unos canalizos la dirige en todas direcciones. Esta noria está movida por un burro que atado a unas ramas y esta a otra rueda perpendicular da vueltas y vueltas al brocal de una manera lenta pero regular. Gracias a este procedimiento de riego los laboriosos habitantes de Menorca saçan de su suelo rocoso y seco todas las frutas y verduras posibles.

Despues del bombardeo de Argel, Holanda y España suscribieron un tratado, segun el cual ambos paises se obligaban a prestarse mutuamente la ayuda naval que fuera necesaria en contra de los argelinos, acuerdo que fue la causa de la presencia de una escuadra tan poderosa en el puerto de Mahón, que continuó allí hasta la revolución de 1830. Mahón está situado a solo 45 millas (sic) de la vieja madriguera argelina. Pero estos piratas habían vuelto a apoderarse de varias embarcaciones del comercio español y negándose a satisfacer las exigencias de aquel Gobierno, se decidió mandar a Argel las dos escuadras juntas a fin de obligarles a dar las reparaciones debidas.

Un día, de madrugada, dejamos el puerto y a poco pudimos darnos cuenta de que nuestra fragata era un magnífico velero. Todos los barcos navegabamos con todo el paño al viento, La *Rhijn* se vió obligada a acortar vela y aun así les sacaba camino a los demás. El almirante Van Braam estaba orgulloso de tener tan buen elemento en su escuadra. La primera mañana de viaje señaló tomar rizos unas sesenta o setenta veces, pero la mayoría de las órdenes iban dirigidas a la *Rhijn* que tenía necesidad de circunvalar a todos los buques para no perder su contacto y hubo de acercarse por dos veces al navío almirante para recibir las felicitaciones de Su Excelencia.

Por la mañana del tercer día vimos ya la costa argelina y pronto apareció la ciudad en la ladera de la montaña. Argel tiene una forma triangular. Poco después echabamos el ancla delante de varias baterías. La *Rhijn* fondeó a solo dos cables de tierra de la batería de Babazon, que unos años antes, en 1816, la *Amstel*, mandada por el capitán Van der Hart, había aniquilado sin perder muchos hombres en el ataque. Me parecía que los argelinos se acordaban de aquello, pues construida de nuevo la fortaleza, al Dey no le gustó mucho que la *Rhijn* estuviera tan cerca de ella, y se nos indicó un nuevo fondeadero a unos cables mas afuera. El aspecto de la ciudad, con sus numerosos baluartes y baterías, en las que las mas grandes alineaban hasta tres hileras de cañones, unos encima de otros, ondeando sobre ellos la bandera roja con sus tres medias lunas de plata, era en verdad muy impresionante. El Dey no parecía decidido a entrar en pugna. Su artillería se encontraba en mal estado y sus fortificaciones no habían sido reparadas por completo despues del bombardeo. Esta suposición nos la confirmó el trabajo que hacían los esclavos, cautivos cristianos, que se enviaban a ellas por centenares. En efecto, por la tarde Mr. Fraisinet, el consul holandés, se presentó en el muelle y en una embarcación tripulada por remeros moros pasó al buque almirante y les hizo entrega de un mensaje del Dey en que decía: será dada satisfacción a las exigencias españolas. Inmediatamente los cañones rompieron un saludo real de veintiún disparos, que fueron con-

testados a su vez por el navío almirante. Al día siguiente dejábamos en aquellas aguas a los españoles y también a la fragata *Amstel* que debía regresar a Holanda. Unos días más tarde frente a la antigua Cartago y dábamos fondo frente a la fortaleza de la Goleta, separada de Tunez por un gran lago de agua dulce, que tiene una navegación de tres horas. De la *Rhijn* nadie bajó a tierra. Solo de la *Diana*, que llevaba vacas como regalo para aquel Dey, obligación oficial que se tradujo en quince días de cuarentena al llegar a Malta. Después fuimos a Trípoli y poco después otra vez a Malta..”

Y hasta aquí las primeras páginas sobre Menorca de las memorias de Van Brakell, que acabamos de verter al castellano. El viaje a Argel que en ellas se hace mérito fue sin duda el emprendido por la escuadra el 7 de junio de 1819, cuya salida quedó citada ya por Roca.

* * *

Volvamos ahora a su *Diari*, antes de agregarle nuevas impresiones del marino holandés. El año 1820 se abrió para la flota de los Países Bajos que invernaba en Mahón; con la entrada de un transporte el 2 de enero, y la salida para Tunez de una corbeta y de la fragata *Diana*, su capitán Van der Loft, que volvió el 29, así como también desde Málaga un bergantín el 27 de febrero.

El capítulo VI de la obra de Van Brakell se contrae también al mismo año. Se aproximaba el carnaval y con él —refiere— tuvimos la ocasión de conocer y alternar con las señoritas mahonesas. Por todas partes, sin excepción alguna, se bailaba: no se podía pasar por ninguna calle sin oír el fandango (sic), en cada casa o café se oía la guitarra, la bandurria y las indispensables castañuelas que acompañaban a la danza. El fandango se baila mucho, dura toda la noche y se admira con maravilla por las clases inferiores, que se dan cita en aquellos lugares. Paseándonos con unos compañeros por la calle del *Castell* vimos una fonda muy iluminada y oímos las notas del

baile español. Entramos y nos dirigimos a la sala. Era como todas las de estos locales españoles: mesas con dos sillas, el techo y las paredes blanqueadas y el suelo enladrillado con baldosas rojas. El modesto salón estaba lleno de bailarines y bailarinas que se distinguían por sus elegantes siluetas. Mi amigo y yo invitamos a dos de ellas que parecían ser hermanas, y pasamos toda la velada juntos. Nuestra conversación no era fácil en verdad, pero poniendo una *a* o una *o* al final de las palabras francesas, nos creíamos hacernos más comprensivos. Naturalmente esto nos procuró unas palabras cómicas, pero su padre, que hablaba un poco el francés nos ayudaba amablemente.

Nos enteramos que este señor era funcionario en Valencia y se llamaba La Vela (sic). La amistad que nació aquella noche ha perdurado toda mi vida y aun más allá, porque mi hijo y mi sobrino han reanudado aquel encuentro con las hijas con las que habíamos departido y bailado en aquel carnaval de Mahón. La mayor, Antonia, era mi dama, y María Ana, con quien bailaba mi amigo Willem, se casó más tarde con un oficial de la Marina holandesa Mr. Van Walree.

Es costumbre en el carnaval que los amigos que se han conocido en tal ocasión vuelvan a reunirse en otros bailes, y así tuvimos la oportunidad de bailar varias veces con las señoritas La Vela. Cuando por la noche las acompañábamos del brazo hasta su casa, teníamos en nuestras mentes juveniles la sensación de disfrutar de una aventura amorosa. Al separarnos, su padre añadía siempre una fórmula de cortesía española: "La casa está a disposición de usted" (sic). Con verdadera inocencia lo tomé yo al pie de la letra y al día siguiente me presenté en ella. Realmente sorprendidos quedaron de mi visita pero no obstante me acogieron con toda cortesía. Allí conocimos a una tercera hermana y a algunas señoritas muy agradables.

Con esta inolvidable visita a Mahón empezó para mí una serie de otras. La última en el año 1858. Cuando entré en el puerto a bordo del *Assenaar* fui enseguida a ver a mis amigos. Había diferencia. Las jovencitas de 15 años se habían convertido en madres de familia y les rodeaban unas caritas encantado-

ras, reproducción exacta de las suyas en el momento de nuestro primer encuentro.

Pero el carnaval no fue siempre tan animado como el de 1820. Este año era el conocido por el de "la Constitución del año 20" (sic). El pueblo estaba excitado ante la promesa que Fernando VII había hecho desde su balcón de dar una Constitución al país. Todos los que podían llevar armas de fuego se ejercitaban en tirar y los ciudadanos pacíficos lucían en su sombrero un lazo verde sobre el que estaba escrito en letras negras "La Constitución o la muerte" (sic).

¡Pobre España ilusionada! Dos años después la Constitución había desaparecido bajo las bayonetas del Duque de Angulema que invadió la nación con 100.000 hombres. El joven general Riego, al que hizo célebre la canción popular, dejó su cabeza en la horca y nunca vió

El día de España ya libre

El día famoso de su salvación.

No pudo ser testigo de que

España ya libre

Rompió las cadenas que tanto sufrió. (sic)

El puerto de Mahón es, y sobre todo en invierno, un lugar muy agradable para los jóvenes, y aun me extraña que seis semanas de carnaval (sic) no me hubieran agotado. Pasaba cada noche bailando hasta las 3 y media de la madrugada y al volver a bordo me echaba vestido sobre un banco, con mi pantalón y mis calcetines blancos con las huellas aun del rojo de las baldosas sobre las que habíamos danzado. Por la mañana, a las 6, el agua que tiraban los marineros que baldeaban la cubierta me hacía dejar mi sitio y me iba a dormir un rato más, de las 6 a las 7, en el banco de algun camarote, pues el mio se hallaba ocupado por unos jóvenes tenientes. Pero a las 7 tenía que espabilar-me para acudir al desayuno y hacerme cargo muchos días de mi guardia, que se prolongaba hasta la noche. A menudo la cambiaba con otros cadetes para poder ir a bailar y a divertirme en aquellas salas en donde la temperatura subía a veces a los 100 grados.

Mas adelante pasaba gran parte de las tardes en casa de los Vela. Ellas nos enseñaban el español y nosotros les enseñábamos el francés. No era una familia rica: los funcionarios españoles tenían a veces que esperar varios años antes de percibir su paga o cobrar una parte de ella. Como el señor de Vela, que recibía solo una peseta (f. 0,60) en lugar de un duro (f. 2,50) —sic, florines— cada día, que era lo que importaba su haber. Por esta razón nunca nos ofrecieron algo mas que un vaso de agua. Nuestras delicias consistían en bailar al son de una guitarra y conversar sentados al rededor del brasero donde se quemaba carbón de piedra. Así pasó el invierno, tan entretenido, hasta que me ocurrió un caso que hizo que saliera oficial dos años mas tarde que mi amigo Willem...

* * *

Extractamos de nuevo de D. Juan Roca. Dice que el 17 de marzo de 1820 el almirante Van Braam y la oficialidad de los buques de su mando asistieron a la solemne fiesta de la jura de la Constitución que tuvo lugar aquella mañana, y que dos días antes obsequió su escuadra el fallecimiento del Rey de Inglaterra-poniendo sus banderas a media asta y disparando durante toda la jornada un cañonazo cada cuarto de hora.

El 20 despachó el almirante y salió para Argel el bergantín *Gier* a fin de informarse positivamente de si sus corsarios habían salido a cruzar, como insinuaron los comandantes americanos Parry y Thompson, del bergantín *Spark* y fragata *Guerriere*, que habían llegado días antes. Regresó aquí el 27 con la noticia de no haber piratas en la mar.

Hasta el 6 de abril, finalizada su invernada y convenientemente habilitados sus buques, no zarpó de Mahón la escuadra holandesa, que compuesta por su navío y las dos fragatas, hizo rumbo a Génova. El bergantín la siguió el día 9.

La *Lynx* llegó a la isla de Malta el 5 de mayo, y el *Gier*

de Tolon el 13, pero al dársele entrada siete días después continuó viaje a Gibraltar "donde dicen que está su escuadra". El 22 marchó también la *Lynx*.

Junio 19.— "Las cartas de Argel avisan que cinco corsarios de aquella Regencia salieron el 17 de mayo para cruzar, y que reconoceran a todos los buques que encuentren aunque tuvieran la peste a bordo, cuya noticia confirmó un bergantín de guerra holandés llegado hoy procedente de Algeciras, en cuyo puerto dejó al nuevo almirante con otro navío y dos fragatas hace seis días, y de Argel sin haber comunicado, en tres días, añadiendo que los argelinos han partido para apresar españoles. Este bergantín no queriendo hacer cuarentena ha zarpado luego sabiendo lo que debe hacer".

El *Gier* arribó de Tunez el 1º de julio. Su capitán había muerto repentinamente a poco de fondear en aquella bahía. Roca consigna también su nombre: Thooft, pero no da ningún otro detalle de este suceso.

En Palma recalaron por aquellos días los buques holandeses del mando del contralmirante Ruysch, su comandante general, que había sustituido a Van Braam y cuyo relevo debió tener lugar en Gibraltar. Procedían directamente de las costas de Argel en donde ni fondearon ni tocaron, y entraron en Mahón el 9. Montaba el almirante el *Wassenaar*, navío de 74 cañones, que habiendo reemplazado al *Willem I* lucía la insignia de su grado, y le acompañaban las fragatas *Diana* y *Rhijn*, capitanes Van der Loft y Delange, respectivamente, y la corbeta *Lynx*, capitán Coertsen. Supo aquel por su consul en la Regencia que de cinco corsarios, tres se habían retirado después de apresar a tres embarcaciones de Toscana y tres de Tunez, pero que trataban de salir de nuevo a la mar. Hasta el día 11 no fue levantada la observación sanitaria impuesta a la escuadra, en cuya mañana el navío almirante saludó a la plaza con las salvas reglamentarias.

El 18 las repitió casi todo el día pero esta vez con motivo bien distinto, como fue el haber tenido conocimiento de la muerte de la Reina madre de su país, y el 25 —registra Roca— que salieron a la mar todos los buques, o sean el navío, las dos

fragatas, la corbeta y el bergantín, cuya determinación es posible que fuera decidida ante el temor de que la epidemia de cólera se enseñoreara de sus tripulaciones.

En el mes de agosto el gobierno español envió desde Cádiz a Mahón con órdenes de proteger nuestro comercio y observar la conducta de la Regencia de Argel al navio *Guerrero* y a la fragata *Diana*, que mandados por los capitanes de igual clase D. José de Obregón y D. Fernando Dominicis, respectivamente, entraron en el puerto el 28 y fueron admitidos el 31. Habían cruzado frente a Argel y supieron por un barco que salía, que existían trece corsarios prontos a partir contra los tunecinos con quienes estaban en guerra.

Casi dos meses estuvo ausente de nuestras aguas el conjunto holandés que no vuelve a mencionarse hasta el 13 de septiembre en que consigna el *Diari* "Ayer compareció delante del puerto la escuadra holandesa y hoy ha entrado", señalando nuevamente sus efectivos: *Wassenaar*, *Rhijn*, *Lynx* y *Gier* y como procedente de Liorna, no siendo admitida a libre platica hasta el 19. Corrobora este extremo el cadete Van Brakell en su libro citado, al decir que con su nuevo jefe estuvo en Liorna a bordo de la *Rhijn* e hizo una excursión a Pisa. Del saco de Argel había llegado su compañera la fragata *Diana* el 17.

Pormenores sobre cuanto venimos ocupándonos los insertó la prensa. El *Diario Constitucional* de Palma ofreció a sus lectores lo siguiente: "De Mahón con fecha 19 de septiembre nos escriben. Tenemos aquí la división holandesa, que debe invernar en este puerto con la de los Estados Unidos. La española salió el 16 para cruzar desde Barcelona a Cartagena y pasar después a Alicante a recibir órdenes.

Ayer entró una fragata holandesa —se refiere a la *Diana*— procedente de Argel, y dice que la escuadra argelina estaba pronta para dar la vela, pero que se ignoraba cuando saldrá; añade que la visita que hizo la división española a aquella bahía produjo muy buen efecto, pues se desengañaron los argelinos de que no estamos faltos de fuerzas como nos creían, y concluye diciendo que se había descubierto en Argel una conspiración

Dey y que ya estaban presos los conspiradores. El almirante holandés es de parecer que debieran repetirse a menudo las visitas a Argel”.

Consta que el almirante Ruysch cumplimentó el 6 de octubre al comodoro americano Bainbrigde, llegado días antes a Mahón en el navío *Columbus* que con la fragata *Peacock* fue admitido a libre plática el 5, siendo recibido y despedido con los honores propios de su grado.

Un transporte con provisiones, salido de Amsterdam y habiendo tocado en Gibraltar entró el día 12 y el bergantín *Gier* terminada una comisión a Tanger regresó el 27 de noviembre.

Volvió a la mar este buque, estuvo en Argel sin rozar, y a su tornaviaje, el 17 de diciembre, manifestó su capitán Genteaar que la escuadra de la Regencia se hallaba dentro del puerto, sin advertirse movimiento alguno, mientras que la de Tunez, su enemiga, cruzaba a unas 3 millas lejos de Argel. “Por otra parte sabemos que esta se compone de once unidades: tres fragatas, tres corbetas y bergantíes y polacras armados, hasta once que pasaron a la vista de Monte Toro”, escribe Roca, que el 29 anota también: “De Holanda ha llegado un transporte para las escuadras holandesa, compuesta de un navío de 74 cañones, dos fragatas de 44, una corbeta y un bergantín de Rey, así como la americana de los Estados Unidos esta compuesta de un navío de 90, una fragata o corbeta y un bergantín. En total ocho buques de guerra fondeados e invernando dentro de este puerto de Mahón”.

Parece ser que por entonces se expulsaron de la isla infinidad de prostitutas forasteras que vegetaban al calor de las escuadras extranjeras, promoviendo escándalos —leémos— hasta el impúdico de ir a pernoctar a bordo de los buques holandeses con el mayor descaro, y dando ocasión a serias colisiones entre la marinería anglo—americana y holandesa mas de una vez con efusión de sangre.

* * *

La atención que sobre los aprestos navales de los argelinos llevaba a cabo la escuadra holandesa, era ciertamente todo cuanto podía ser efectiva con los medios de la época.

El 21 de enero de 1821 —seguimos el *Diari*— “Salió para España la fragata holandesa *Diana*.”

Febrero 5 y 6.— Vientos fuerte Noroeste y Norte. Salió el bergantín de guerra holandés.

11.— Ayer y hoy habiéndose levantado el tiempo ha hecho dos días hermosos. Llegaron de Barcelona dos correos y de la costa de España la fragata *Diana*.

14.— Dos o tres días los holandeses han hecho caridad de arroz a los pobres de esta ciudad; dicen que si es a consecuencia de una promesa que hicieron durante un mal tiempo que sufrieron en la navegación de la *Diana*.

25.— Buen tiempo. De España llegó el bergantín de guerra holandés, y despues la corbeta de guerra y dos transportes americanos con provisiones para su escuadra, cuyo comodoro continuará invernando en este puerto, así como la escuadra holandesa”.

A primeros de marzo se supo en Mahón que la Regencia armaba sus corsarios contra los españoles, noticia que trajo el comandante del bergantín de guerra nacional *Jason*, D. Antonio Micheo, y comunicada al almirante holandés dispuso la ida a Argel de la fragata *Rhijn* que se hizo a la vela el día 6.

El 12 salió para Tolon el grueso de la escuadra: navío de linea *Wassenaar* con el almirante Ruisch, fragata *Diana*, corbeta *Lynx* y bergantín *Gier*. La *Rhijn*, que regresó el 14 marchó a incorporarse a Tolon el 20. Su comandante Delange, participó que los argelinos armaban una fragata, tres corbetas, un bergantín y cinco buques menores y que el consul de España continuaba detenido en su casa.

De Tolon vino el *Gier* el 12 de abril con pliegos para su consul, que presenció una guarda de sanidad. No comunicó con tierra, y el recibo o respuesta “perfumada” —desinfectada, a la manera de su tiempo— fue puesto en caja de latón. Todo se efectuó en la casa de Sanidad a donde en un bote fue un ofi-

cial y la guarda. El buque, que había dado el ancla fuera del puerto, regresó por la tarde a su destino.

Las cinco unidades de la escuadra volvieron el 29 y trajeron noticias políticas de Rusia e Inglaterra. El 2 de mayo fueron admitidas a libre plática después de haber cumplido cuarentena. El almirante y su oficialidad, asistieron con todas las autoridades militares al oficio de difuntos y misa solemne celebrada en Santa María en sufragio y memoria de los primeros mártires de la libertad española. Los milicianos concurren también e hicieron diferentes descargas, así como salvas de artillería el navío *Guerrero*, que estaba en Mahón, y los cañones de la Esplanada. Con la *Perla* y el *Jason*, encargados también de frenar las correrías de los corsarios, había llegado de Nápoles el 28 de abril.

El día 5 verificó su segunda salida del año la escuadra holandesa completa. Repasó las costas de Argel y sin haber comunicado volvió a puerto el 13. Las embarcaciones de la Regencia, dijeron, se hallaban desarmadas y sin demostrar movimiento alguno, habiendo dicho el Dey que no utilizaría nunca sus buques ni contra los españoles ni contra los de las demás potencias mientras estas no atacasen antes a su bandera.

De Amsterdam y Cádiz llegó el 3 de junio la galeaza holandesa *Teodora*, con maniobra —jarcia— y el 21 entró de Cádiz y Marsella el bergantín *Gier*.

El día 29 “No obstante haberse abolido —se refiere Roca a lo decretado por el sistema constitucional— como todos los gremios el de San Pedro, que es hoy, o de los pescadores, que por la tarde daban al público regatas de barcas, gracias a ciertas personas no han faltado estas carreras, que han sido presididas por el alcalde primero. También en La Alameda en un barco adornado de banderas se ha hecho el juego acostumbrado *dels capells*, etc., y por la noche en la plaza de San Fernando, dentro del recinto del Carmen adornado con la empavesada del navío *Guerrero* y de una multitud de banderas y gallardetes, supongo que de los buques holandeses bajo de un balcon adornado e iluminado de lám-

paras de aceite, a cuya derecha había un Neptuno y a su izquierda un cuadro relativo a la Constitución, también iluminado, tocaba la música del navío almirante ¡holandes!, al mismo tiempo que en la alta cucaña levantada en medio de la plaza teniendo en lo mas alto un cordero vivo, una gallina, botellas de vino y algunos sombreros, cuyas cosas, separadas, han servido de premio a las personas que han conseguido llegar hasta ellas. Después, dicen, se ha bailado el baile llamado del *Cossil*, lo que ha reunido mucho concurso”.

En esta misma data llegó de Holanda un buque transporte con vituallas y efectos, y el 1º de julio, en dieciseis días de viaje, una nueva fragata de guerra, la *Escout* (sic, ¿pero será la *Schelde?*), su capitán Polders.

Julio 8.— “Han marchado a Cartagena el navío de guerra español *Guerrero* y la corbeta de guerra holandesa *Lynx*, que lo convoyaba; el navío haciendo agua. El 24 volvió esta.

9.— “Habiendo sabido por cartas de Gibraltar que en Argel se armaban doce corsarios de los mas grandes para ir a Levante, según dicen para ayudar a los turcos contra los griegos, dicen que el almirante holandés ha hecho salir al bergantín *Gier* para informarse autenticamente de lo que hay de verdad sobre esta noticia”. El 13 regresó, tras dos días de viaje y sin haber comunicado con tierra: “creo que dice que allí no hay novedad. Hace algunos días que dos fragatas de esta escuadra holandesa partieron, la *Rhijn* para Holanda, por haber sido relevada por la *Escout*, y la *Diana* para Esmirna”.

A la *Rhijn* le había sido puesto un nuevo palo y en efecto sustituida, según también parece desprenderse de la obra de Van Brakell, se dirigió directamente a la base de Hellevoetsluis.

24.— La escuadra de Ruysch —a la sazón un navío, una fragata, una corbeta y un bergantín— dejó nuestro puerto para ir a Palma, algunos puntos de España y Gibraltar. “Con

ella pasa a Mallorca el consul holandés D. Andrés Valls, Mr. John Folton —antiguo comisario de la Marina inglesa— y señora y el Dr. D. Esteban Briones. Menos este último, que según observa Roca había salido enfermo de Mahón y falleció en Palma, castigada entonces por la calentura amarilla, regresaron en el *Gier* el 9 de agosto, cuyo buque marchó el 14 a reunirse a su escuadra.

Briones murió efectivamente en Palma el 7 de septiembre. Era juez del partido de Ciudadela y había ido a Mallorca para ser oído en justicia con motivo de una suspensión que se le impuso en su cargo, por la sustanciación de un procedimiento sobre infracción del régimen constitucional seguidos al notario D. Antonio Pons y Pons y a D. José Olivar. Había sido auditor de Marina durante once años hasta que en 1798 las armas británicas se apoderaron de Menorca, y posteriormente diputado por la isla en Cortes ordinarias.

Volvió la escuadra el 18 de septiembre. La corbeta y el bergantín aportaron pero no así el navío y la fragata que habiendo quedado en la boca del puerto, continuaron, con la corbeta su derrota a Génova el día 20.

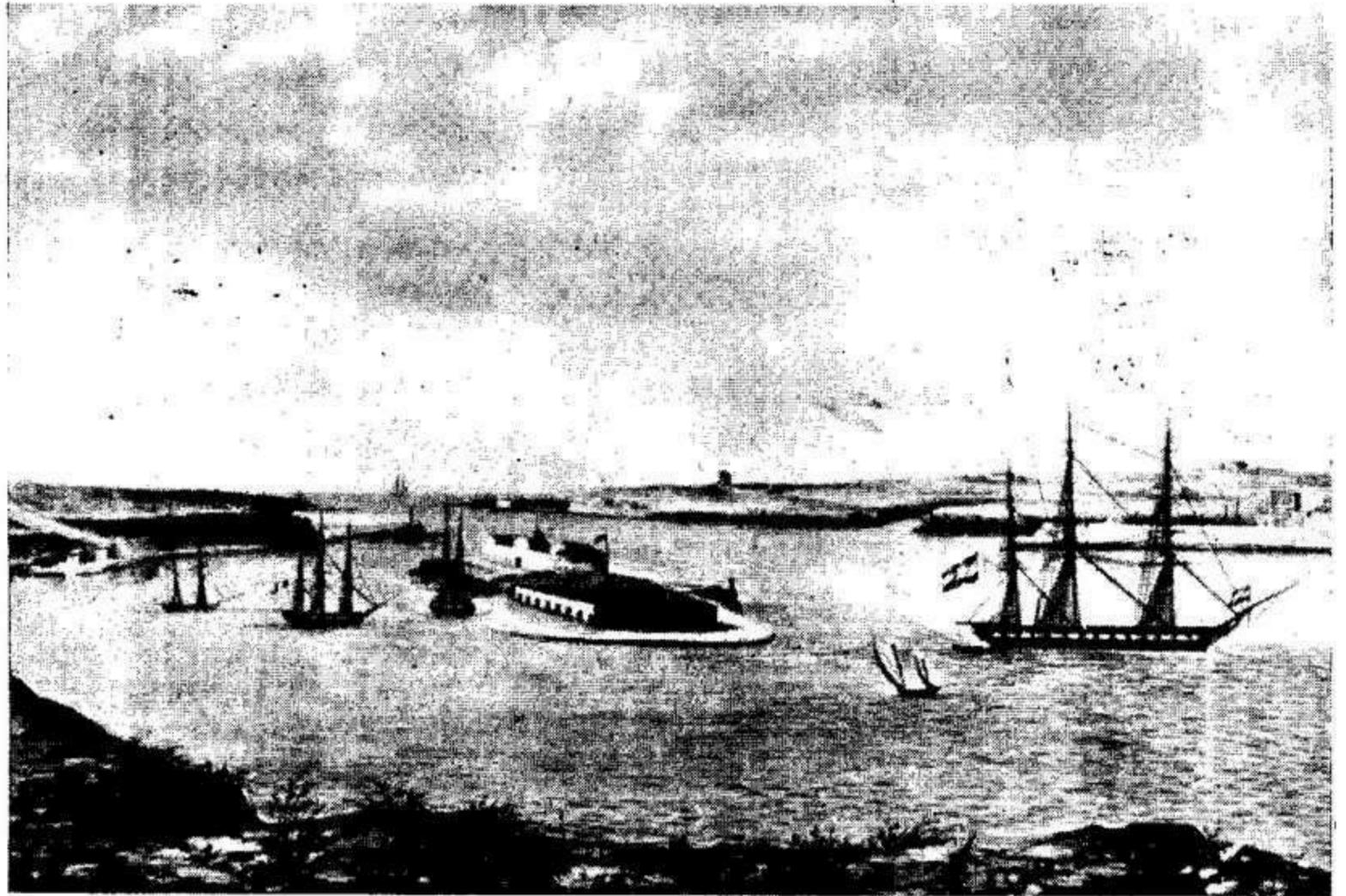
Noviembre 21.— “La escuadra holandesa sigue Roca— ha comparecido hoy delante del puerto, procedente de Malta”.

22.— “Hoy ha entrado, estando compuesta del navío, la corbeta y el bergantín. También llegó un buque holandés de Málaga y últimamente de Marsella en donde no lo quisieron admitir”.

28.— “De Argel llegó una fragata de guerra holandesa. Dicen que la peste ha suspendido sus estragos y hoy ha cesado. Siempre continúa el buen tiempo”.

Diciembre 3.— “Han admitido a libre plática, habiendo hecho doce días de cuarentena al navío, corbeta y bergantín de guerra holandeses, venidos de Malta directamente”.

6.— “La escuadra holandesa ha celebrado los años de su Rey, engalanada con las banderas de costumbre y con un saludo de treinta y cuatro cañonazos, que es la edad que él tiene”.



Fragata y bergantín en cuarentena. Se advierte también una fragata francesa. Oleo. Hacia 1822.

6.— “La escuadra holandesa, al medio día, ha hecho un saludo de artillería, en celebración de una batalla ganada tal día como hoy, hace años en Batavia, en la India Oriental”.

20.— “Unos 350 hombres de tropa de la escuadra holandesa con su música, tambores, etc., desembarcados han marchado a la Esplanada antes del mediodía y han hecho ejercicios y diferentes evoluciones, despues de las cuales han vuelto a la marina por las Cuestas nuevas y se han embarcado, cada compañía para su buque”.

23.— “El almirante y oficiales holandeses han asistido con las demás autoridades y corporaciones a la iglesia de Santa María, donde se han bendecido solemnemente la nueva

bandera del Batallón de Milicias Voluntarias y a los juramentos que este y el Batallón de Zaragoza han prestado en la Esplanada”.

A todas estas actividades tan minuciosamente reseñadas, asociamos un comentario personal del Van Brakell, que escribe como conclusión de sus recuerdos en nuestras aguas: “El último invierno que pasamos en Mahón fue trascendente por la presencia de un buque de línea americano, creo que el *Franklin* (dice, pero debió ser el *Columbus* pues aquel no se hallaba en el Mediterraneo en estas fechas), con unos cuarenta cadetes, la fragata *Constitution* y la corbeta *Peacock*. En general los jóvenes se reúnen con facilidad. Aquí ocurría igual, y entre los cadetes de las dos Marinas nacieron pronto muchas amistades que perduraron años y años. Los cadetes holandeses de primera clase tomaron la iniciativa ofreciendo una fiesta a sus colegas norteamericanos en casa de Berry, el patrón de nuestra hostería. Allí se juntaban unos sesenta alrededor de una mesa bien provista, después de haber dejado en la antesala los puñales y los sables. Durante las fiestas de importancia se adornaban las mesas con las banderas holandesas y americanas. El vino de jerez —*sherrywinjn*— contribuía no poco a hacer la amistad mas profunda y mas íntima entre los dos países. La mezcla de los uniformes azules, de cuellos bordados en rojo y oro, y las chaquetillas rojas con botones plateados de los cadetes americanos, formaban un espectáculo brillante y multicolor. Todos nos despedíamos siempre con la esperanza de estar de nuevo juntos dentro de poco tiempo...”.

* * *

Los meses de invierno transcurrieron para los buques extranjeros estacionados en Mahón con normalidad, fondeados a la gira y viviendo en tierra muchos de sus jefes y oficiales. Las dotaciones se ejercitaban en la instrucción militar en la Esplanada a donde acudía la tropa y marinería animadas con sus

músicas. Así nos consta el 24 y el 31 de enero de 1822, en la mañana de cuyo día eran en número de 300 los holandeses. El 8 de febrero coincidieron con los americanos. En este mismo día llegó una urca holandesa con víveres para los suyos.

El carnaval fue mas alegre y entretenido de lo que parecían presagiar las circunstancias porque atravesaba la precaria economía de la isla. Desde Navidad no faltaron, sin embargo, buenas óperas, comedias y bailes, diversiones muy frecuentadas por los marinos americanos y holandeses.

Febrero 10.— “El almirante holandés esta noche ha dado un gran baile y refresco de mas de seiscientas personas convidadas y con máscara la mayor parte, en los almacenes contiguos al del Sr. D. Andrés Valls, en la calle de San Fernando, cuyo baile ha durado toda la noche, hasta el día 11”.

El movimiento de buques de vigilancia no parece empezar hasta el 3 de marzo en que señala Roca la salida del *Gier* para Argel y la llegada de Esmirna de la *Escaut*, en trece días, comunicando que reinaba allí mucha quietud y que no se esperaba que hubiera guerra. El *Gier* regresó de la costa argelina el 13 y el 18 salió la *Escaut* para Esmirna. El 24 un transporte entró con provisiones.

Abril 9.— “Creo que el bergantín *Gier* ha salido hoy o ayer para Marsella”. En efecto, volvió de aquel puerto trayendo a bordo al cónsul holandés de Argel el 14, y el 17 se hizo de nuevo a la mar para Esmirna, segun se dice —añade Roca— con provisiones para la fragata *Diana*. El 23 marchó a Tolon la corbeta para recoger de aquel puerto algunos efectos para la escuadra, y el 25 la fragata para Argel.

Mayo 2.— De Tolon llegó la corbeta con una gruesa pieza de roble para obrar el palo mayor del navío *Wassenaar*, manifestando que se tenían noticias de que los habitantes de las islas Jónicas se habían rebelado contra los ingleses y que los ejércitos rusos y turcos estaban próximos a batirse. Al día siguiente entró de Argel la fragata, con pliegos, y el 8, de Holanda un bergantín transporte con generos varíos.

Había por entonces muy poco movimiento en el puerto, si se exceptuaba la entrada y salida de los buques de guerra anglo-americanos y los de la escuadra holandesa y española, aproximadamente de igual fuerza: un navío, el *San Pablo*, una fragata, la *Perla* y un bergantín, el *Jason*. Estos buques habían llegado a Mahón el 10 de mayo, mandando la división el capitán de navío D. José de Salas y Boxadors, mallorquín, y el 13 con las tres unidades holandesas surtas en el puerto, celebraron la entrada en Madrid de Fernando VII engalanando y haciendo por la tarde salvas de artillería.

27.— “La escuadra holandesa en virtud de la alianza con España, debía pasar a Argel con esta escuadra española, sujeta en esta expedición al almirante holandés, que al hacerse de día largó la señal de partir, siendo el viento fresquito de dentro, y antes de las 6 el buque insignia, la fragata y la corbeta ya estaban fuera. El navío español a las 8 aun no había salido por la falta de la gente, que estaba en tierra y que los milicianos iban recogiendo y llevando al Principal a muchos marineros desde donde, supongo, les han obligado a pasar a bordo. El bergantín español ha sido el primero en salir y después lo han hecho el navío y la fragata, la que dicen ha tocado algún tanto sobre las losas y también el transporte español”.

Junio 9.— De Argel llegaron el navío, una fragata y una corbeta holandesa. Por ellos se supo que el *San Pablo* había ido a Cádiz, el *Jason* a las costas de España, llevando pliegos para la Corte, que el transporte embarcó al cónsul español en Argel y su familia para la península y que la fragata *Perla* quedó cruzando en aguas de Argel “lo que a lo menos prueba muy mala armonía entre España y aquella Regencia”.

El transporte —no consta su nombre— entró en Mahón el día 11 y trajo a bordo a D. Francisco Ortiz de Zugasti, que ejercía funciones consulares en ausencia de su hermano D. Pedro, titular del Consulado, y que se embarcó solamente con la ropa que llevaba puesta, ya que el Dey no permitió que le llevaran su equipaje.

Las diferencias que segun parece nos distanciaban entonces de la Regencia, las refiere Roca tal como llegaron a su conocimiento: "Un judio llamado Bacri, hallándose en Argel, prestó al gobierno español cosa de 150.000 duros, a interés que ignoro, pero el Dey bajo el pretexto de haber los dineros y de estar Bacri bajo su protección, pretende, dicen, del gobierno español 1.300.000 duros, cuya cantidad cada año aumenta el interés del 3°/o al mes al 36°/o al año, haciendo anualmente capital. El heredero de Bacri reside en Liorna y el gobierno español sostiene que es a él a quien debe satisfacer la deuda, y no al Bey de Argel, siendo esto el motivo de la disputa entre los dos gobiernos".

Llegó de Holanda el día 11 una corbeta de su bandera. El 13, de aguas de Argel, la fragata española *Perla*, y de Esmirna un bergantín de guerra holandes. "La fragata, dicen, ha encontrado el *biscuit* —biscocho o galleta, pan sin levadura dos veces cocido— podrido". Hasta el 18 no fue admitida a libre plática a pesar de no haber rozado con tierra, como lo hicieron los holandeses. De su escuadra salió para Esmirna una fragata, y el 21 para Holanda una corbeta y para Gibraltar un bergantín.

El almirante marchó con su navio a Nápoles el 3 de julio, para cuyo punto, y reconociendo antes el litoral de Argel y Tunez, le había precedido el día 1° una corbeta.

20.— "Ayer u hoy una fragata holandesa de 50 cañones, viniendo de Holanda, entró hasta Calallonga y despues de hablar con el bergantín de guerra de su nación, soplando el viento Sudoeste viró de bordo e hizo rumbo a Nápoles". Cuatro días después el bergantín partió para Liorna.

El 4 de septiembre regresó dejando allí a su escuadra, recogió el correo que había para el almirante y demás buques, y dió de nuevo la vela para Liorna, a donde dijo habían llegado los equipajes del Rey de Nápoles que debía pasar al Congreso de Soberanos de Verona.

Durante el mes de octubre advierte Roca la llegada de Esmirna y Malta de la fragata *Diana*, capitán Van der Loft el

día 1º, de Liorna la *Scout*, comandante Polders el 13, de Marsella el navío *Wassenaar*, con el almirante Ruysch el 19 y el bergantín *Gier* el 24, y las salidas de la *Diana*, para Lisboa y Holanda el 18, cuyo buque ya no volvió al Mediterráneo, y el *Gier* para Argel el 29 en crucero que duró hasta el 3 de noviembre.

El 21 de noviembre marchó a cruzar de nuevo junto con la fragata *Scout*; esta se dirigió despues a Esmirna.

29.- “De Argel llegó el bergantín de guerra holandes que declara que su consul no habiendo podido hablar con el Bey, le dijo su ministro de Marina Micalaiz que consideraba la guerra declarada contra España desde el momento en que el consul Sr. Ortíz se embarcó y dejó Argel. De cuya fecha ha pasado ya tanto tiempo sin que la Regencia haya hecho demostración ni dado prueba alguna de guerra, que se puede judicar que no quiere comenzar las hostilidades, y menos ahora que tiene noticias de que su escuadra unida a la del Gran Señor, ha perdido una batalla considerable con la escuadra griega, etc., lo que dicen ha descorazonado mucho a los argelinos”.

* * *

El 1º de enero de 1823 regresó la *Scout*. “De esta nación hay ahora tres buques de guerra dentro del puerto: el navío de linea con el almirante, la fragata y un bergantín —al ancla en Calafiguera—, así como también hay tres de guerra americanos: la fragata con el comodoro, una corbeta y una goleta”.

Hasta el 22 no fue admitida a platica aquella fragata, mas una corbeta entrada tambien de los mares de Oriente y de Malta el 15. El día anterior había llegado directamente de Holanda un cargamento de provisiones en un transporte.

27.— “En una de las diferentes casas de la calle del *Castell* en que había baile la noche anterior y numeroso concurso, acudieron muchos marineros americanos y holandeses y sea que cometieran algunas impertinencias u otra causa, algunos paisanos les obligaron a salir a la calle, los batieron y

maltrataron a algunos y particularmente a un oficial holandés, que dicen se encontraba allí para retirar a sus marineros, al cual además de algunos puñetazos y garrotazos, le dieron una puñalada de cuya herida perdió mucha sangre, hasta que fue conducido a casa de Camps, que lo curó, y al café de Riego donde durmió después. De madrugada el alcalde primero se constituyó en el café de *maestre Guiton*, ¿no sería “madame”?, en donde se celebraba también baile, y ordenó que cesase”.

31.— “Ayer pusieron preso y quedó en la cárcel incomunicado, al Sr. José Arguimbau y Sancho, complicado en la pelea en que resultó herido el oficial holandés”. Su nombre y grado no consta.

Completa la noticia de este suceso otra efemerides de fecha 2 de mayo siguiente que dice: “El Sr. Arguimbau y su compañero, complicados en el asunto del oficial holandés herido, dicen que han sido condenados a seis años de reclusión por este tribunal criminal”.

La noche del 5 al 6 de marzo un violentísimo temporal arrojó sobre un escollo inmediato a la isla del Aire a la goleta de guerra francesa nombrada *La Laurette*, que al mando de Mr. Leport hacía viaje de Tolon a Corcega. En el siniestro perdieron la vida dieciseis de sus tripulantes y fue muy difícil el salvamento de los restantes, hasta treinta y seis, distinguiéndose en ello la lancha de auxilio esquifada por gente de mar de Villacarlos. El 9 una corbeta holandesa reintegró a Tolón a treinta y cinco naufragos, pues uno de ellos hubo de quedar hospitalizado en Mahón.

El 15 anota Roca la vuelta del buque como de Tolon, pero el 16 dice que “viendo ayer delante del puerto a dicha corbeta, creíase que regresaba ya, pero se observó luego que venía del Sur y que los Nortes fuertes reinantes desde su partida no le permitían ir. Hoy ha desaparecido del horizonte y se juzga que con el Norte, que sopla ya más moderado, hace

derrota para su destino". Entró en Mahón el día 29, cumplido su transporte, trajo pliegos para su almirante y anunció que el Duque de Angulema y su ejército se encontraban ya en la frontera española.

Abril 1º.— “Los milicianos —continuamos traduciendo a Roca— dicen, han formado con la tropa de la guarnición, una comisión para presentarse al nuevo gobernador al que han hecho presente la necesidad de poner la isla en estado de defensa y de tener los ojos abiertos sobre los holandeses algunos de los cuales habían proferido el que ellos tenían alianza con Francia y prometido auxiliarla con treinta mil hombres en caso necesario. A lo que el gobernador respondió que era a él al que correspondía cuidarse de este punto y que, llegado el caso, obraría según las circunstancias, falta de numerario, falta de recursos, etc. En efecto, dicen ser verdad que un holandés manifestó lo que aseguran, pero también es cierto que siendo falso, su almirante ha abierto una sumaria y remitido a Holanda al que lo dijo, en el transporte salido hoy misma para su nación. Dicen, que entre otras cosas, pedían que el castillo de San Felipe y Calafiguera, donde están los holandeses, fueran puestos en estado de defensa, etc”.

El 8 y el 19 salieron para Esmirna el bergantín y la fragata *Scaut*, mientras que el 14 por la tarde entró de Tolon el *Gier* —que suponemos era al citado antes, que no llegaría a ir a Oriente— con la noticia recibida en aquel puerto por medio del telegrafo de Paris de la entrada en España del ejército frances. El buque había salido el 13 y volvió a Tolon el 30.

Mas nuevas de los movimientos del ejército de Angulema esto es, de los Cien Mil Hijos de San Luis, en nuestra patria, trajo a su regreso el día 7 de mayo saliendo el 8 otra vez para Tolon “con el comisario Mr. Creemers y familia, lo que hace presumir que la escuadra holandesa va a dejar este puerto.”

Así fue. Debió salir poco despues, ya que al publicarse en Mahón la declaración de guerra contra la Francia invasora llamada por Fernando VII, la escuadra holandesa parece ser que estaba en Algeciras — según apunta Roca el 24 de junio— defen-

diendo la neutralidad de sus buques. La *Scout* que vino de Esmirna y Malta tras diez días de mar, el 28, y no se la admitió hasta el 5 de julio después de un aislamiento de ocho días en el Lazareto, se hizo a la vela el 9 para Gibraltar a fin de reunirse con el resto de su escuadra.

Otro buque desconocido en Mahón llegó el 22: la fragata *Algiers*, su capitán Van der Straat. Procedía de Tolon. El 24 “ha hecho tres salvas de 33 cañonazos cada una, por la mañana, al mediodía y a la puesta del sol, que suponen ser por el nacimiento del Príncipe de Holanda, de la misma edad”.

Otro buque, nuevo igualmente para los mahoneses, se incorporó a sus compañeros del Mediterráneo el 28: el bergantín *Pelikaan*, su capitán Van der Bos, llegado asimismo del puerto francés.

Para Argel, Tunez y Siracusa marchó la fragata, pues allí decían debía encontrarse el almirante, el día 31, siguiéndole el *Pelikaan* para este último punto el 9 de septiembre. Al final de este mes, el 30, entró un transporte y descargadas las provisiones y efectos que traía salió poco después.

La última referencia del año 1823 es la llegada de Gibraltar el día 25 de diciembre del bergantín, que iba en busca de sus buques, bien a Marsella o al golfo de Génova, donde suponía se encontraban. Al día siguiente —“*bell día de Nadal*”, exclama Roca— entrada la noche, se hizo a la mar.

* * *

Buen tiempo reinaba todavía el 2 de enero de 1824 cuando “un bergantín de guerra holandes *gros*” fue portador del aviso del próximo arribo de su escuadra a Mahón. Siete días después, el 9, entró procedente de Tolon, otra de sus unidades “el bergantín *petit*” —así distingue el *Diari* en varias ocasiones a esta clase de embarcaciones—, avanzada del grueso de aquella que barloventeaba próxima ya al puerto. A su bordo regresó Mr. y Mde. Creemers, comisario, como queda dicho, de la escuadra —*inspecteur van Administratie*, en holandes—.

Al día siguiente dieron fondo en la misma boca el navío almirante y poco despues una fragata. Ambos venían de aguas de Spezzia y el 11 se adentraron en el puerto. Una corbeta se les unió el 18, procedente tambien de Italia.

El bergantín *gros* salió el 20, “creo que para Esmirna” —consigna Roca, que añade el 24: “Reinando viento Noroeste y Nornoroeste, por fortuna claro, la fragata que se hallaba en el *Pas* de la Punta, garreó considerablemente sus anclas, hasta irse casi encima del navío fondeado mas a la parte de Calafiguera”.

Dice el 1º de febrero que por un expreso del capitán general de Baleares recibió el gobernador de Menorca una carta conteniendo copia de la que le dirigió desde Argel el consul inglés Mr. Magdonald, puesto que no había en la plaza consul de España, anunciando que el 9 de enero anterior se habían hecho a la mar dos fragatas, una corbeta, un bergantín y una goleta armados, con ánimo de apresar a cuantos buques españoles pudieran, contra los que declaraba la guerra aquella Regencia, y que así, lo notificaba para que lo estimara conveniente.

Con respecto a este apresto enemigo encontramos en la *Gaceta de Madrid*, la correspondencia que insertamos luego, porque siguiendo el orden cronológico, debemos registrar antes una triste novedad que con su detalle habitual Roca consigna así:

Febrero 12.— “Ayer por la noche llevaron el cadaver de un médico holandés de la escuadra, muerto de enfermedad, a la casa del consul holandés D. Andrés Valls desde donde hoy a las diez lo han conducido solemnemente dentro del castillo de San Felipe, para enterrarlo en el lugar donde acostumbraban a enterrar los ingleses.

La música del buque, compuesta de unos diecisiete instrumentos de aire, etc., abría la marcha del entierro, que seguían unos sesenta hombres de tropa con sus oficiales, pífanos y tambor enlutados y con sus fusiles a la funerala, que han hecho una descarga, portando al difunto en caja adornada, los que la llevaban y otros. Un jóven, hijo de este médico, les seguía en medio de dos oficiales, y detrás una multitud de

marineros todos vestidos de uniforme y de dos en dos, así como los guardiamarinas, seguidos de oficiales, tenientes, capitanes, etc., y finalmente el almirante en medio del consul inglés y del holandés.

Para mas orden y regla en la marcha del cortejo, algunos soldados armados, a un costado y a otro, apartando a los curiosos y al pueblo procuraban evitar la confusión y facilitaban el poder verlo mejor. Así, tocando la música un aire serio y triste, propio de un entierro, han marchado con mucha pausa por las calles de Poli, Miranda y la Cuesta nueva de Levante y se han embarcado en unas trece o catorce falúas y lanchas, bogando por entre el navío y la fragata con banderas a media asta, que han tirado muchos cañonazos, uno cada medio minuto mientras pasaban. Y siguiendo el mismo orden la marcha, han llegado a las baterías o cerca de ellas y se ha enterrado a dicho médico —*Officier van gerondheid*— en un hoyo bastante hondo, dentro del cual su hijo, apenado e inconsolable ha tirado la primera paletada de tierra para cubrirlo y llenarlo”.

Este mismo año, el 6 de agosto, falleció en el hospital el marinero Hubert Hendriks, de 22 años, que por profesar la religión católica fue inhumado en el cementerio, sin que sepamos el nombre del barco de su destino.

Las tripulaciones de las escuadras —inglesas, holandesas y norteamericanas— temporalmente en el puerto, en su gran mayoría protestantes, no disponían en Mahón de lugar decoroso y digno destinado a guardar los restos de sus difuntos y no ofreciendo el interior del ex castillo de San Felipe, en donde los ingleses sepultaban provisionalmente a sus muertos, ni condiciones ni seguridades de permanencia puesto que por el Tratado de Amiens paso a ser pertenencia nacional, dice Hernández Sanz, que se habilitó para los ingleses en 1825 o 1826 un cementerio exclusivo para ellos, adquiriendo en el predio de San Antonio y punto conocido por *Es Porquer*, un terreno que cercaron de tapia, construyendo junto a su entrada, en la fachada Sur, un pequeño embarcadero hoy desaparecido, en cuyo recinto se hallaban inhumados, y hasta hace poco en lamen-

table estado de abandono, ruina y profanación, marinos ingleses, norteamericanos y alemanes —ningún holandés— pertenecientes a las dotaciones de las escuadras, además de algunos súbditos de aquellas naciones domiciliados en Mahón.

* * *

Reintegrándonos a nuestra narración hemos de recoger que el mismo día 12 por la noche vino de Argel el bergantín *Pelikaan* y que por información de su consul aseguró la existencia en aquel surgidero de embarcaciones apresadas por los corsarios. Por otra vía se dijo también que el consul Magdonel ante las dificultades tenidas con el gobierno de Argel había marchado a Inglaterra en una fragata de su país.

En la mañana del 15 de febrero con la machina del Arsenal la corbeta holandesa *Hekla*, que encontramos por primera vez en Mahón, arboló su nuevo palo macho de trinquete y su mastelero —*perroquet*, en francés, así lo escribe Rocapuso járcia y arregló su aparejo.

El 16, hecho ya el día, se hicieron a la mar el navío, la fragata y el bergantín, o sea toda la escuadra. “Viento Nornoroeste y Noroeste fresquito, cubierto y poca agua, durante la noche —añade— y continúa:

17.— “Viento muy fuerte Oestenoeste todo el día, ya claro, ya cubierto y sucio. Con fecha de ayer el consul holandés escribió al gobernador dándole cuenta de la inmediata salida del almirante Ruysch con el *Wassenaar*, la *Schelde* y el *Pelikaan*, que estaban invernando y preparándose en el puerto, así como la corbeta *Hekla* que no podía seguirles todavía por haber encontrado roto el árbol del trinquete que ha tenido que cambiar por uno nuevo, para impedir a los argelinos continuar sus piraterías con su escuadra salida de Argel, compuesta, dicen, de una fragata de 62 cañones, de otra de 48, de una corbeta y de un bergantín y de una goleta, que deben perseguir en cumplimiento del Tratado de Alcalá y alianza entre España y Holanda”. El 20 salió la *Hekla*.

Como expusimos antes, la *Gaceta* refiriéndose a este crucero de los holandeses publicó para conocimiento de toda la nación la noticia que sigue fechada en Mahón el repetido día 16:

“Luego que el Excmo. Sr. Almirante Ruysch, comandante general de las fuerzas navales de S. M. el Rey de los Países Bajos en este puerto supo que la escuadra argelina había salido a cruzar con demostraciones hostiles contra el comercio español, al instante mandó salir de aquí para Argel al bergantín de su mando *Pelikaan* a fin de enterarse de su consul sobre este suceso y regresará con la brevedad posible, habiéndole dado orden al mismo tiempo de rescatar cualquier buque español apresado por los argelinos que encontrase en su viaje. Igualmente mandó a todos los buques de su escuadra en este fondeadero (un navío, una fragata y una corbeta) se alistasen con toda prontitud para salir al encuentro de aquellos piratas. Sin embargo de tener que recomponer mucha parte de estos buques, la actividad de la escuadra para disponerse cuanto antes ha sido admirable.

El indicado bergantín *Pelikaan* que salió comisionado para Argel el 6 del que rige, regresó el 12. De su conferencia con el consul resulta que la escuadra argelina compuesta de una fragata de 62 cañones, otra de 48, una corbeta, un bergantín y una goleta, efectivamente salió de Argel el día 10 del pasado con intención declarada de hostilizar el comercio español, en cuya consecuencia el citado consul intimó al Dey que el Tratado de Alcalá estaba en su pleno vigor, y que por lo tanto si sus corsarios apresaban buques españoles la escuadra del Rey de los Países Bajos los atacaría luego que lo supiese con certeza a lo cual nada contestó el Dey. Los referidos corsarios efectivamente habían ya apresado y conducido a Argel cuatro buques españoles, a saber: uno procedente de Puerto Rico, otro cargado de bacalao, y dos más de vela latina, aunque el valor de todo ello, era de poca consideración.

Enseguida de este aviso oficial, el Sr. Almirante mandó a los indicados buques de su escuadra que se hallaban ya listos, menos la corbeta que quedará hoy, saliesen luego al encuentro del enemigo. Pero el tiempo desgraciadamente no lo ha permi-

tido hasta esta mañana que lo ha verificado S. E. con el navio *Wassenaar*, fragata *Schelde* y bergantín *Pelikaan*, y la corbeta *Hekla* lo efectuará esta tarde o mañana al amanecer. La determinación del Sr. Almirante es atacar y apoderarse de los argelinos donde los encuentre, manifestándoles despues que no obstante que S.M. el Rey de los Países Bajos se halla en paz con la Regencia de Argel, sin embargo, consecuente al Tratado de Alcalá y la referida infructuosa intimidación del Sr. Consul, al Dey de Argel, S. E. se hallaba en la precisión de apoderarse de los buques de guerra argelinos en rehenes, y hasta la restitución de cuantas presas españolas se hayan hecho por ellos desde su última salida de Argel”.

La escuadra regresó a Mahón el 9 de marzo despues de bordear las costas de la península sin haber encontrado embarcación corsaria alguna. El 19 destacó a Argel a la fragata *Schelde*, que volvió el 31 y hubo de aguantarse manteniendose sobre bordas en la boca del puerto por no permitirle entrar el viento contrario Oeste Sudoeste hasta el 3 de abril. Los corsarios argelinos se habían retirado.

El 7 el almirante Ruysch, cumplimentó, sin comunicación al vicelamirante inglés Niell, llegado de Argel dos días antes en el navío *Revenge*, que vino de Argel sin haber podido arreglar las diferencias que la Gran Bretaña tenía con la Regencia. Hizo honores al cañon correspondiente el buque insignia holandes.

El día siguiente, 8, anota Roca que en el correo de Barcelona llegó la noticia del restablecimiento de la paz entre España y Argel.

Para este litoral salió el 17 una corbeta holandesa y por la tarde llegó un transporte de su nación con provisiones para la escuadra. Aquella rindió su vigilancia el 23 y dijo que dos fragatas inglesas cruzaban constantemente la bahía de Argel, cuyas fuerzas de mar se hallaban por completo desarmadas.

El 3 de mayo continuó su viaje a Tunez y Esmirna el transporte, el 14 marchó a Gibraltar la corbeta y el 17 a Argel la fragata y el bergantín, que terminaron su crucero y aportaron en Mahón el 22.

De la noticia correspondiente a esta data entresacamos que el almirante Ruysch estaba próximo a dejar el mando de la escuadra y que tenía aviso de que el Rey Fernando VII le había concedido la gran cruz y banda de la orden de Isabel la Católica.

Junio 4.— “Han llegado de Holanda un bergantín, supongo que con provisiones y un navío de 74 cañones, el *Holland*, con el contralmirante Walterbech, que viene a relevar al contralmirante Ruysch y a su buque. Al hallarse a la vista de este lo ha saludado con trece cañonazos, que le han sido devueltos seguidamente. Despues ha saludado a la plaza con veintiuno y por la tarde el castillo le ha contestado con igual número de salvas”.

El 11 salió para Holanda Ruysch en el *Wassenaar*, despues de cuatro años de mando de las fuerzas navales de su pais en el Mediterráneo, y tras despedirse de las autoridades y personas de viso mahonesas, que guardaron de su dilatada estancia en aguas menorquinas especial recuerdo.

* * *

Durante el resto del mes de junio de 1824, el 15 llegó de Gibraltar la corbeta, y el 16 marchó la fragata, que el 21 volvió de Argel, en cuya misión la relevaron al día siguiente la corbeta y el bergantín.

Julio 5.— “Estos días los marinos holandeses acababan de recibir sus pagas, lo que les hacía quedarse en tierra por la noche, bebiendo y gastando como acostumbran muchos hasta quedar borrachos. Sin dinero seis o siete se han encontrado, desnudos y sin camisa, y unos cincuenta mas desnudos y robados en parte. Así y con escándalo se han presentado a bordo a recibir su castigo. En consecuencia el gobernador al tener noticia de ello, ha hecho publicar una ordenes justas y severas contra los ladrones, que dicen, consideraba paisanos. Sin embargo, mediante una estratagema del alcalde mayor se ha podido probar, dicen, que son mas soldados que paisanos, pues ha apresado a cuatro de ellos. Se puede creer —seguimos siempre a Roca— pero estos robos pueden ser cometidos por unos como por otros. Todos son malos”.

De Argel terminaron su viaje redondo, el 10, los dos holandeses salidos el 22 del mes anterior, habiendo dejado allí a tres o cuatro fragatas de la armada inglesa.

Su primer crucero a las costas de Africa lo emprendió el 16 el contralmirante —*schont bij nacht*, en holandés— Walterbech, a bordo del *Holland*; le acompañaban la fragata y el bergantín. La corbeta quedó en Mahón en espera de pliegos, que a su recibo llevó a su almirante el 31.

Agosto 7.— De Marsella llegó el bergantín "*petit*", participando que los ingleses habían resuelto sus desavenencias con los argelinos. Salió el 17 y volvió el 29 habiendo dejado a su navío insignia y demás unidades de su escuadra cerca ya de la costa de Menorca.

El 30 entraron el *Holland*, la fragata y la corbeta y los tres dieron fondo frente a la isla de la Cuarentena. Procedían de Argel "cuya Regencia armaba todos sus corsarios, según decían, contra España y Cerdeña, y amenazaba a los americanos unidos a los holandeses, que al parecer se habían separado de su alianza con España, disgustado del consul francés, dicen, que negociara para un arreglo entre España y Argel". Todo ello recoge D. Juan Roca.

Septiembre 4.— "La escuadra holandesa al ancla cerca de la Cuarentena ha ido a fondear próxima a la isleta del Arsenal y de la Punta".

10.— "Hace algunos días partió el bergantín holandés para Barcelona".

13.— La fragata holandesa — no cita el *Diari* cual y que como habrá advertido el lector dá a la *Schelde* el nombre de *Scaut* frecuentemente— despues de haber embarcado provisiones de un transporte grande llegado de su país el 11, y hecho el saludo de despedida al almirante, dió la vela para Holanda. Al día siguiente partió la corbeta para Esmirna.

18.— Despues de nueve o diez días de incomunicación cuarentenaria por haber tocado en Gibraltar fue admitido otro transporte que también rindió a su almirante los correspon-

dientes honores. De Barcelona volvió con pliegos para este y para el público, el bergantín que pasó a dicho puerto el 6. El 27 fue destacado a Tunez.

Una vez descargado volvió a la mar el transporte holandés el 5 de octubre. El 13 con motivo de la celebración solemne del nacimiento de Fernando VII tocó la música holandesa del buque insignia, alternando con otra de la española, en un palco levantado junto a la Casa Consistorial. El 22 trajo noticias el bergantín que fue a Tunez y a Argel, de que de este puerto "han salido dos fragatas y otros tres corsarios menores, y que por Sicilia han apresado dos embarcaciones del Papa, las que estaban ya en Argel".

Un oficial que viajó por tierra de los Países Bajos a Barcelona, y de allí a Mahón el 2 de noviembre, fue portador de pliegos de su gobierno ordenando al almirante hacer la guerra al Dey de Argel, siempre que este no desistiera de exigir a Holanda tributo alguno, etc.

Con respeto al día 3 leemos: "A bordo del navio almirante han castigado hoy a cuatro o cinco marineros desertores apresados, con tres zambullidas —*sotas*, escribe Roca en menorquín— desde el penol del palo mayor al agua y despues con 300 azotes (anguilazos o golpes de rebenque) a cada uno de ellos".

El bergantín "*petit*" emprendió viaje a Argel el 7 y retornó el 17: "El Dey desistía de la petición de exigir tributo alguno a los holandeses, como quería antes de pasar allí el buque con la contestación de su gobierno". Antes, el día 8, había entrado de Esmirna el bergantín "*gros*" con información de la guerra entre Turquía y Grecia, y el 16 una fragata.

Walterbech con el *Holland* y el bergantín "*gros*" hicieron vela para Argel y Gibraltar despues el 22, pero tuvieron que arribar. El navío el 1º de diciembre, sin haber podido alcanzar aquellas costas por el mal tiempo, que le ocasionó algunas averias en su arboladura. El 6 salió la *Algiers* para Tolon por no haber en Mahón perchas para la verga mayor de este buque que debía reemplazarse. Días antes había marchado

a Marsella el bergantín "*petit*". El "*gros*", que venido de Argel había anclado en la boca del puerto, entró el 14.

"Apenas se encuentra alguien que tenga memoria de haber visto un tiempo tan dulce y tan seco en esta estación...", comenta Roca el 31.

* * *

Encabeza su *Diari* correspondiente a 1825 con la noticia del regreso de la *Algiers* con la madera necesaria para labrar el árbol maestro del navío almirante rendido en su anterior salida, y completa el día 1º de enero diciendo: "Por las visitas y por las músicas observo que los holandeses hacen hoy su gran fiesta de Navidad, mientras que los franceses y nosotros la celebramos el día de Nochebuena y los militares españoles el día de Reyes...".

Sigue luego: "Calmas, así como hoy 2. Los botes del navío y del bergantín holandés han ayudado a entrar a la fragata".

El 8 fondeó en el *clot de la Mola* el bergantín pequeño, que hizo la travesía Marsella—Mahón en 25 horas y aportó el día 10, muy calmado el viento. Antes del 18 había marchado a Esmirna el bergantín grande. "No sé cuando, —agrega.

El estado mayor del navío *Holland* dió en la noche del 2 de febrero un gran baile que se prolongó hasta las 5 de la madrugada en los almacenes propiedad de su consul Sr. Valls, sitios como se ha dicho en la calle de San Fernando. "La oficialidad del buque había preparado tres salas para bailar, una para jugar a las cartas los que no danzasen, otra refrescar, además de otras con todas las comodidades necesarias, todas muy bellamente adornadas e iluminadas para los numerosos invitados, que eran muchísimos, pues llenaban las salas y no serían menos de seiscientas personas: todas las autoridades, consules, oficiales, residentes distinguidos, etc., con sus esposas, hijas, etc. La calle inmediata a la casa del baile aparecía como si fuese de día por las grandes hogueras —*festers*— que conservaron toda la noche.

Las señoras, vestidas lo mejor que han podido, han correspondido a los adornos y brillantez de las salas con todo el lujo, y quizá con mas, de lo que en otros concursos hicieron”.

El 9, el tiempo continuaba frio y con Norte fresco, fondeó en la boca una fragata, que los botes remolcaron a la mañana siguiente: era la *Diana*, que llegaba por primera vez a nuestras aguas. Venía de su país, destinada a esta escuadra. También de Holanda había llegado el día 3 un transporte grande con provisiones y municiones.

Febrero 16.— “En el Arsenal, ayer por la tarde, los holandeses del *Holland* por medio de una bandera de su nación plantada en tierra delante del navío y un tablado para sus músicos, llamaron la atención y el concurso de todos cuantos iban de vega y de muchos señores y señoras de Mahón que pasaron, en sus botes con sus oficiales y marineros para recibirlos, con un refresco que tenían preparado, hasta el anochecer en que unos se retiraron a Mahón y otros pasaron a bordo del buque para bailar, etc. A esta diversión concurrió el almirante”. Era carnaval.

Durante las semanas siguientes, el 19 salió para Argel el bergantín “*petit*” y para Esmirna la corbeta transporte. Aquel tornó el 27.

El 28 engalanó la escuadra. “Con el saludo al cañón que ha hecho al medio día demostró tener alguna fiesta”.

En marzo, el bergantín “*petit*” dió un viaje a Tolon el 12, y el 22 llegó a Gibraltar y de las Indias Holandesas por el Cabo de Buena Esperanza otro nuevo buque. Era este la *Propserpine*, una bonita corbeta desconocida en nuestro puerto, en el que permaneció hasta el 26 de abril y regresó a Gibraltar.

Uno mas entró el 16 de abril, la corbeta *Aigle* —aguila, *Adelaar*, en su idioma— que venía de Esmirna, pero por haber tocado en la rada de Argel, sufrió veinticinco días de cuarentena, no dejando el Lazareto hasta el 10 de mayo.

Mientras tanto la *Diana* había hecho dos viajes a Argel: 28 de marzo —10 de abril y 29 de abril— 9 de mayo.

Mayo 11.— “Los holandeses han repartido a los muchos pobres de esta unas 8.200 cuarteras de galleta, algún tanto averiada, sacada de la corbeta *Aigle*.”

12.— Marchó la fragata Diana. “Dicen que para Sicilia, donde por vía de Argel se ha sabido que había naufragado el transporte grande de guerra que en febrero último (día 19) salió de Mahón para Esmirna, con pérdida de la mayor parte de su tripulación”.

13.— Llegó el “briquet” —bergantín pequeño— procedente de Tolon: era el *Pelikaan*, que el 19 marchó a Barcelona.

27.— “Ayer partió para Gibraltar y Holanda la corbeta *Aigle*, y hoy a regresado de Barcelona el *Pelikaan*, con una señora holandesa venida por tierra”.

De Holanda volvió al Mediterráneo y entró el 28 el *Gier*, y hoy a regresado de Barcelona el *Pelikaan*, y muy conocido en estas aguas desde 1819. Su primera salida desde Mahón este año tuvo lugar el 4 de junio. Dos días antes había venido un transporte.

Junio 12.— “Esta mañana entró procedente de Holanda la fragata de guerra *Rupel*, nueva, de primer viaje. Monta 44 o 50 cañones. Saludó a su almirante con trece salvas y le correspondieron con once. Despues llegó el *Gier*, que volvía de Argel”. Dos fechas más tarde el *Pelikaan* y el transporte se fueron a Marsella.

El nuevo obispo de Menorca Ilmo. Sr. D. Antonio Ceruelo Sanz visitó Mahón por primera vez el 20 de junio y aquí estuvo hasta el 29 de agosto alojado en la Casa Rectoral.

Por la tarde —seguimos siempre al benemérito D. Juan Roca— sabedor de que la escuadra holandesa aguardaba viento favorable para hacerse a la mar y deseando ver un buque de linéa, se trasladó al navío almirante en el bote del gobernador, acompañado de este, brigadier D. José Taverner, de D. José Juan de Tápia Ruano y de algunos sacerdotes, siendo recibido a bordo con suma amabilidad por el almirante Walterbech y saludada su entrada con trece cañonazos, enseñándosele todo cuanto el prelado quiso ver del navío. Una hora despues se

despidió y en el mismo bote regresó a tierra desembarcando en la Punta y subiendo a la ciudad por la Cuesta nueva, rodeado de numeroso concurso.

Al día siguiente, 21 de junio, marchó a Marsella la fragata *Rupel*, encargada de conducir a Constantinopla al embajador de los Países Bajos, el que a su llegada a Tenedos debía trasbordar al buque transporte salido de Mahón el 14, puesto que Turquía tenía prohibido el paso de los buques de guerra por el Estrecho de los Dardanelos. El mismo día se dió entrada al bergantín *Gier*; volvió a la mar el 20 de julio.

El 27 de junio dieron la vela para Gibraltar el navío *Holland*, convenientemente reparado y arbolando la insignia del almirante Walterbech, en conserva con la fragata *Algiers*. Concluyó su expedición el 17 de agosto. Los tres barcos, pues se le había incorporado uno de sus bergantines, habían estado en Argel y quedaron por tanto sujetos a la correspondiente cuarentena, al ancla frente a la isleta. Al día siguiente pasó a visitar el Lazareto el obispo Ceruelo juntamente con algunas autoridades, y advertidos los botes por el almirante holandés subieron a las vergas la marinería del navío y de la fragata para saludar en señal de respeto a S. I. con quien el mismo almirante pudo hablar desde su buque, gritando todos ¡viva! ¡viva! y tocado la música, atenciones de las que el prelado quedó gratamente satisfecho. La escuadra no se adentró en el puerto dando el ancla frente a la Punta, hasta el día 25, concediéndoseles libre plática el 26. Este día llegó de Holanda una urca con víveres y efectos.

Se le incorporó el 2 de septiembre el bergantín "*petit*", procedente de Tolon, al que la Sanidad no dió entrada hasta el 9, en cuyo día salió la urca citada y llegó otra con provisiones descargadas las cuales se hizo a la vela el 18.

Septiembre 22.— "Tres o cuatro días de vientecitos del Sureste han sido insufribles por el calor y las bascas. Hoy por fin ha rolado, el viento al Norte, fresquito, que atempera el calor, y con él ha salido la escuadra holandesa compuesta del

navío *Holland*, del contralmirante Walterbech, corbeta *Proserpine* y bergantines *Courrier* —mencionado por vez primera— y *Gier*, para Italia, según dicen”.

Vino la *Diana* de Esmirna, el 3 de octubre. El 14 al mismo tiempo en que se estaba solemnizando el día del nacimiento de nuestro Soberano —sigue Roca— entró de la isla de Malta el buque almirante holandés y el bergantín “*gros*”, “los que han contribuido a la celebración de la fiesta no obstante estar en cuarentena”.

Noviembre 3.— “A bordo del navío almirante han dado hoy el castigo de la *cala* o hecho pasar tres veces bajo la carena del buque a un marinero por haber faltado al respeto a un oficial. Después ha salido para Marsella el bergantín “*gros*” de la misma escuadra. Viento Sudoeste”.

27.— “Los holandeses fondeados delante de la subida o Cuesta por donde suben a la ciudad, han roto la peña y desobstruido la cuesta enteramente, para su comodidad y la del público”.

Y anota también en este mes, la llegada de Argel de un bergantín el día 4, de la escuadra norteamericana del mando del comodoro Rodgers y de otro bergantín holandés el 28, y la marcha de la *Diana* para Marsella el 30.

Diciembre 6.— “Los buques americanos y los holandeses celebraron hoy los años de nuestra Reina con banderas, etc., teniendo la española izada en el palo trinquete (de proa). El castillo ha hecho las tres salvas acostumbradas, y como los holandeses celebran también los años del Príncipe de Orange, que tiene treinta y dos o treinta y tres, han hecho el saludo de 32 o 33 cañonazos. Por la tarde ha llegado el otro bergantín “*petit*” de esta misma nación, viniendo de...”

El 12 salió uno “creo que para Marsella”.

27.— “Lluvia por la noche y Nornoroeste fortísimo y mucha mar, tanto que un transporte holandés llegado hace días, garreando y arrastrando tres o cuatro anclas y cables ha

investido en la parte de Calafiguera, donde ha abordado, crucificado, uno o dos botes y ha roto parte de su popa. Con la asistencia de la escuadra lo han llevado cerca del buque almirante”.

* * *

La invernada de las unidades de los Países Bajos se entristece en los primeros días del año 1826 con la pérdida de uno de sus más destacados jefes, el ya citado comisario general de la escuadra Mr. J. Creemers, personaje sumamente conocido y muy relacionado con los elementos mercantiles de la plaza por su importante cometido de encargado del aprovisionamiento y contable mayor de las fuerzas navales de su nación en el Mediterráneo.

Varios años hacía que vivía en Mahón con su esposa e hija, y su fallecimiento ocurrió en la tarde del 12 de enero de 1826 a consecuencia de una hidropesía, una vez recibidos los Santos Sacramentos, puesto que su religión era la católica.

Dejó su muerte un perenne recuerdo local con motivo de cierto inesperado incidente que se desarrolló durante su entierro, los pormenores del cual dejamos también al cronista Roca:

Enero 14.— “A las once de la mañana, preparadas todas las cosas para el entierro del Sr. Comisario general de la escuadra holandesa, han partido de la casa que habitaba en la calle de Anuncivay, hacia la plazuela del Carmen, cuatro batidores vestidos de gala y armados, con un oficial a la cabeza, seguidos de la música, trompetas y tambores con sus parches enlutados, una compañía de tropa y detrás un pelotón de marineros vestidos de gala pero sin armas. Todos estos precedían a la comunidad de presbíteros de la Parroquia con la cruz y ciriales mejores y detrás el preste con sus mejores ornamentos; después el difunto en un ataúd a la inglesa, muy adornado, que cuatro marineros llevaban y cuatro oficiales mayores, dos a cada lado, en apariencia, o ocho marineros, cuatro a cada lado, también, del féretro con sus correspondientes cirios. El almirante

holandes, el jefe de la escuadra americana, el coronel español, el subdelegado de Policia, el bayle, los cónsules, la oficialidad holandesa, la americana, la española, etc., etc., seguían detrás del féretro de dos en dos, formando una procesión bastante larga. Muchos llevaban un crespón negro en el brazo izquierdo.

Se dice que intentaban atravesar la ciudad de Mahón —la antigua circuida de murallas—, pero el tiempo lluvioso les ha inducido a subir desde la Arrabaleta por la cuesta de Deyá para dirigirse mas pronto por el Cos al Cementerio, en donde, una vez llegados y colocado el ataúd en el depósito, la tropa formada en línea, ha hecho una descarga, despues de la cual, y en el mismo orden, música, marinería, tropa y acompañamiento, han regresado, pasando por la calle de Anuncivay, y el almirante con todo el acompañamiento ha entrado en la casa mortuoria, supongo que para consolar y cumplimentar a la viuda.

Al salir el féretro de la casa mortuoria, los navíos holandeses han arriado la bandera a media asta y el navío almirante ha empezado a disparar cañonazos a intervalos de ... minutos hasta la descarga de la tropa.

Si el tiempo lluvioso ha aburrido la procesión, otro accidente imprevisto ha alargado el acto. Es el caso que cuando el clero consignaba el cadaver al capellán del cementerio, al llegar al final del Cos para retirarse del concurso, según costumbre, debiendo entonces dicho capellán acompañar el féretro hasta el cementerio, apareció por la parte de Gracia un buey que dos mozalbetes guiaban por medio de una cuerda atada a sus astas; mas viendo los chicos el concurso con el fin de no encontrarse con él, condujeron el buey hasta el camino abierto enfrente del molino de Olivar; pasado ya este con dirección al cementerio, salió el buey del indicado sendero, pero en vez de tomar el camino de Mahón, por donde debía, tomó el de Gracia y, por consiguiente, el del concurso, que marchaba despacio, alcanzándole y mezclándose con el mismo; ya revueltos hiere a algunos, otros huyendo caen, otros caen sobre los primeros caidos, los que llevan el fére-

tro lo colocan al lado de la pared de la viña de Llambías, los marineros logran tomar la cuerda que pende de los cuernos del animal, pero no detenerlo; algunos caballeros con sus espadas hieren al buey, quien por el cuello, quien por el vientre y las heridas no consiguen sino aumentar la soberbia del buey que se levanta con mas furia cuando los marineros tratan de dominarlo. Algunos soldados de la tropa acuden con sus fusiles y bayonetas; quien hiere al buey por una parte, quien por otra, quien con el fusil, quien con la bayoneta, hasta que, por fortuna, el buey viendo abierto el portillo de los cercados de Moncada, entra en uno de ellos al tiempo mismo en que alguno de los cuatro batidores con sus hachas se disponían a herirlo o a matarlo. Despues de lo cual, restablecida la calma, sin temor alguno y reorganizada la procesión, ha llegado al cementerio en donde ha dejado al difunto.

De esta confusión, de la que hubiera podido resultar daños mayores, solamente algunos han recibido embestidas del buey, otras algunas contusiones causadas por las caídas; quien ha perdido el paraguas, quien el sombrero, quien la peluca; el cónsul Valls, D. Joaquín Albertí, el cónsul inglés, etc., han necesitado socorros facultativos, y el buey, que con tantos golpes y heridas, al parecer, había de haber muerto, ha podido, por fin, llegar a la carnicería en donde lo han humillado privándole de la vida”.

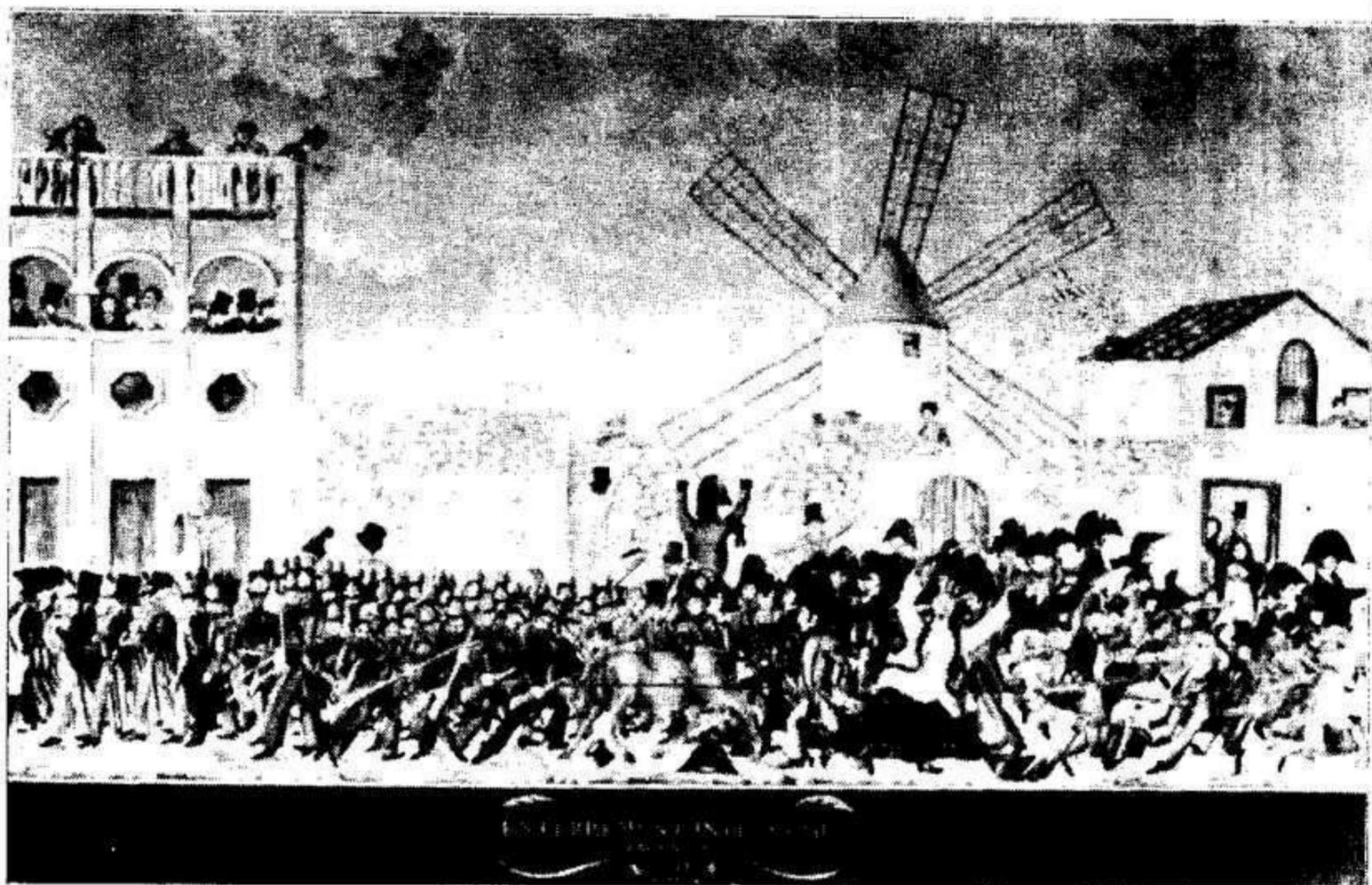
Y no acaba aquí el asunto —dice Hernández Sanz. Vieron luego los comentarios y en esta isla tan aficionada a *glosas*, no faltó la serie correspondiente de versos dedicados al percance. Lamenta, añade, no haber podido dar con la composición completa, pero si es verdad lo que dice el refrán que por muestra basta un botón publicó, al comentar tan grotesco incidente en la *Revista Diplomática*, las dos estrofas que se conservan y que muchos menorquines saben de memoria, para formarse idea de lo que sería la composición en conjunto:

“Si jo fos soldat de Holanda
Demana a l’Espanya

Que me das una guirlanda
 En dos flochs a cada banda
 Y en mitx dos ditèts de banya

Es pobre vell Olivar
 Qui a sas velleses corria
 Una gran por li va entrar
 Y des susto que tenia
 Se va posar a orinar”.

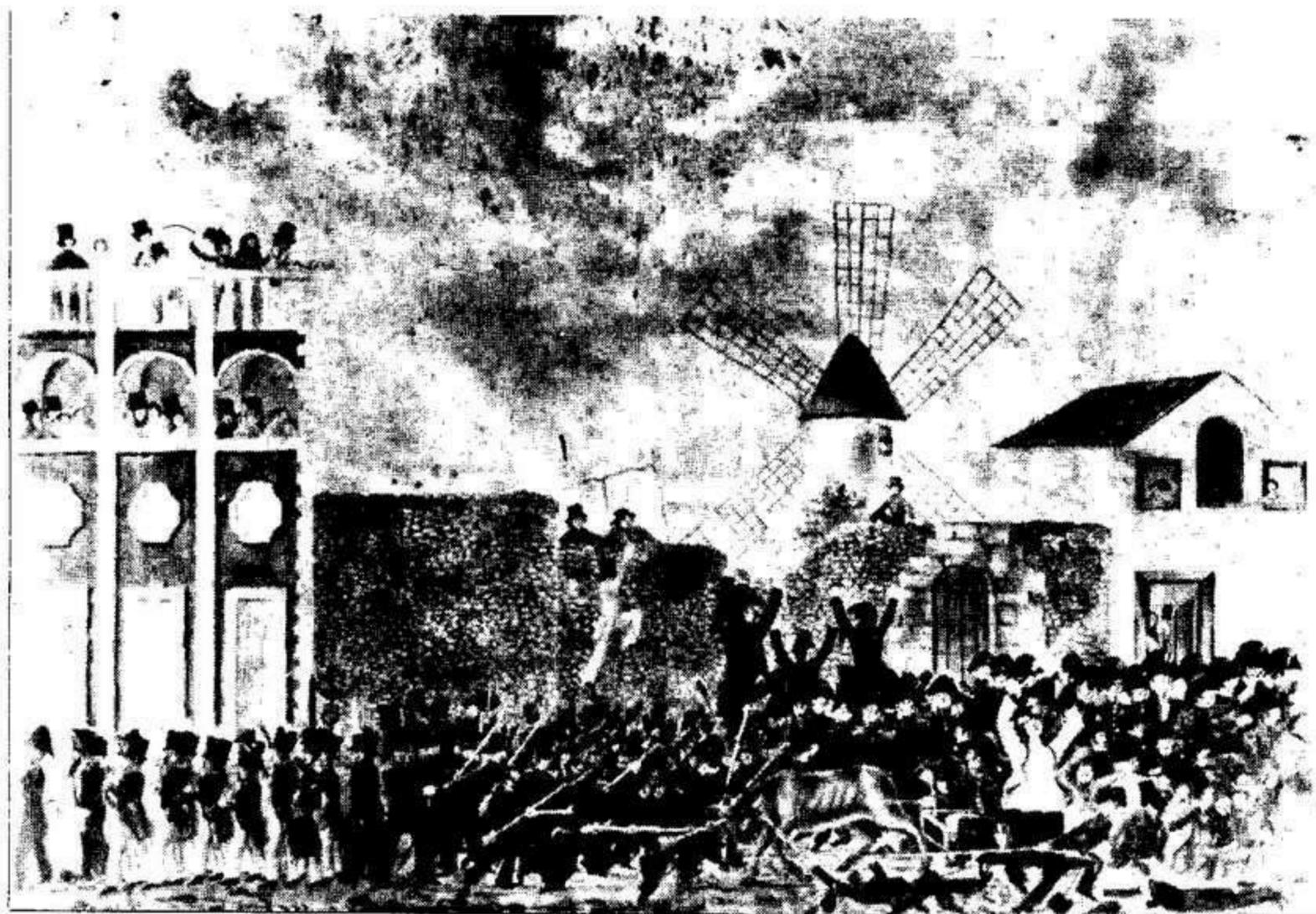
De tan tragicomica ocurrencia han llegado hasta nosotros por lo menos dos representaciones gráficas contemporáneas en acuarelas graciosísimas. Un pintor ignorado residente en Mahón, desde luego mas humorista que diestro, perpetuó la escena con el título *Enterrement interromput. Mahón 14 Ian: 1826.*



Incidente en el entierro del comisario general de la escuadra holandesa Creemers, el 14 de enero de 1826. Versión mahonesa.

Existe una en el Ateneo, de la que se han sacado varias copias y otra, con alguna variante, en el Maritiem Museum Príns

Hendrik, de Rotterdam, reproducida en litografía en las memorias de Vaynesuvan Brakell que hemos traducido fragmentariamente. Ambas las incorporamos a estas líneas.



Incidente en el entierro del comisario general de la escuadra holandesa Creemers, el 14 de enero de 1826. Versión holandesa.

* * *

Mas noticias sobre los holandeses y sus actividades en aquellos días las constituyen la llegada de Tunez de un bergantín el 8 de enero; los engalanados y las salvas del 19 en honor de una de sus fiestas nacionales, a la que los buques americanos se sumaron, la salida para Argel del bergantín *Gier* el 28 y su regreso el 1º de febrero, y la asistencia del almirante al sepelio de la esposa del consul de S. M. Británica Mr. Argteaves el día 2.

El navío *Holland* se atracó al Arsenal el 20, al dejarlo libre los americanos s que reparaban, en cuya fecha se hizo a la

vela el bergantín "gros", y el 22 salió para Francia el *Gier*, del mando de Van der Bos, "que ya es capitán de fragata" —*kapitein liutenant ter zee*—, comenta Roca.

Llegó la *Diana* el 2 de marzo cumplimentada su misión de llevar a Oriente a su embajador —debió ser otro del que escribió Roca que llevó la *Rupel* el 21 de junio—, y el 15 el *Gier*, terminada su vigilancia an aguas argelinas.

El 8 de abril botes holandeses y americanos ayudaron a desembarrancar a una balandra de la Armada inglesa que al franquear el puerto se había ido sobre la Punta de Calarata; el 16 marchó a Esmirna la *Diana* y para Tolon el *Pelikaan*, que volvió el 6 de mayo.

El *Gier* llegó de nuevo a Mahón procedente de Argel el 15, y el mismo día, de Esmirna, una corbeta de su nación que no pudo entrar hasta la mañana siguiente: el 17 saludó a su almirante. El 23 fue a Marsella un bergantín, el 24 un transporte de tres palos con víveres llegó de Holanda, y el 28 entró la *Diana*, que pasó a cuarentena en la isleta. El 30 cumpleaños de Fernando VII lo celebraron los holandeses izando en sus trinquetes la bandera española y saludando al cañón al mediodía.

Incorporada a la escuadra el 4 de junio el bergantín que fue a Marsella, se hizo esta a la vela en la madrugada del 7 con derrota a las costas de la Regencia de Tunez. La componía el *Holland*, navío almirante, la fragata *Rupel*, todavía en cuarentena —creo que Roca las confunde— una corbeta, cuyo nombre no cita el *Diari*, y los dos bergantines. También salió el transporte en el que se embarcaron para Holanda la viuda e hija del comisario general Creemers. Volvieron estos buques, excepto uno de los bergantines, el *Gier*, el día 24 y pasaron a fondear cerca de la isla de la Cuarentena. El 29 el navío y el 30 la *Rupel* y el *Pelikaan* se enmendaron dejando caer el ancla próximos a la isla del Arsenal, no siendo admitidos a libre plática hasta el 3 de julio, una vez transcurridos los diez días de cuarentena que les impuso la Junta de Sanidad. El *Gier*, llegado después, se hallaba también en observación por haber tocado en Argel.

Durante el resto del estío de 1826 advierte Roca dos viajes del bergantín *Pelikaan* a Gibraltar o Barcelona, supone (5-10 julio) y a Nápoles y a Malta (17 julio - 23 agosto); otro del "*brik gross*" a Argel (10-15 julio); la entrada de la corbeta *Properpine* (23 julio - 29 agosto), y las salidas para su país del bergantín *Courrier* (1º agosto) —es la primera vez que se nombra este buque, ¿será bergantín correo?— y para Esmirna la fragata *Rupel* (18 agosto). El 24 festejó la escuadra formada aquel día por el navío, la corbeta y un bergantín, el nacimiento de su Rey con el ceremonial que acostumbraban. Un nuevo transporte aportó el 1º de septiembre, que abandonó Mahón el 4, con el *Pelikaan*.

* * *



Fiesta celebrada el 17 de marzo de 1826 con motivo del rescate por el bergantín (*Pelikaan*), de nueve marinos mallorquines cautivos en Argel. Al fondo buques de la escuadra holandesa y a la derecha un oficial. Acuarela de Juan Chiesa, —¿Pascual Calbot?— en el Museo de Marina de Amsterdam.

A este buque hace referencia un dibujo acuarelado del célebre pintor italiano Juan Chiesa, —¿o Pascual Calbo?— artista distinguido residente en Mahón y del que nos hemos ocupado

anteriormente en las columnas del diario *Menorca*. Lo conserva el Nederlandsch Historisch Scheepvaart Museum, de la ciudad Amsterdam y ostenta la leyenda *Vreugdeloon le Port Mahon by Aankomst van Zv Ms "Pelikaan" met de door den Dey van Algiers urygelaten lemanning van Spaanseh schip, 17 Maart 1826*, esto es fiesta celebrada en el puerto en satisfacción del arribo del *Pelikaan*, de la escuadra holandesa, que logró el rescate del patrón mallorquín Mateo Cloquell y ocho tripulantes mas de su buque, apresados por los corsarios de Argel y devueltos por la Regencia en 1826, aun cuando ignoramos la data y circunstancias del suceso.

El *Diario de Barcelona* publicó con respecto a ello que el almirante Walterbech, sabedor de lo acaecido y sirviéndose de la salida para Argel del repetido bergantín encargó a su consul Mr. Fraissinet intercediera en su nombre cerca del Dey la libertad de aquellos, a cuyo ruego accedió este con la mayor complacencia, a pesar de que hacía poco había negado esta gracia, pretendida también por el consul general de Francia, y que los cautivos habían sido llevados a Mahón por el bergantín de guerra *Gier* (sic), quedando en cuarentena y mantenidos por el gobierno de los Países Bajos.

* * *

A fines de septiembre leemos en este mismo periódico la siguiente noticia:

“El Gobernador de la plaza de Mahón, en oficio del 21 del que expira, participa al Excmo. Sr. Capitán General de este Ejército y Reino, que la corbeta de guerra holandesa *Proserpine*, fondeó en aquel puerto el 20, procedente de Argel con pocos días de navegación, y que su capitán daba por noticia que un corsario colombiano de vela latina y escampavía de otro mayor que se hallaba en Gibraltar, condujo una presa también latina española de poca consideración a un punto de aquella costa, y que habiendo pedido víveres para las tripulaciones de ambos buques satisfaciendo su importe, se le contestó afirmati-

vamente por el Dey, quien seguidamente mandó dos goletas a aquel fondeadero para que se apoderasen de la presa y corsario y condujesen seguidamente a aquella bahía, lo cual verificaron efectivamente. Asegura asimismo dicho capitán que la tripulación de la indicada presa era tratada lo mismo que los demás españoles que se hallaban detenidos en dicha plaza, pero que la del corsario fue inmediatamente puesta a la cadena, con orden de tratarla como piratas, pues que se componía de ingleses, americanos, italianos y españoles”.

* * *

En septiembre esta a punto de terminar el interesantísimo *Diari* del capitán D. Juan Roca y Vinent, que con diligencia inigualable anotó día por día durante nada menos que cincuenta años, cuanto de algún relieve ocurría en Mahón y su puerto, en observaciones de importancia vital para la historia menorquina. A su contacto con los acontecimientos portuarios contribuyó también el pertenecer a la Junta de Sanidad. Falleció su perseverante autor el 11 de octubre de 1826 y sus últimas anotaciones en relación con la escuadra de los Países Bajos, cuyos movimientos no hay duda que debió conocer muchas veces por la amistad que con oficiales y con marinos menorquines de los enrolados en ella tuvo, son las cuatro que transcribimos a continuación:

Septiembre 12.— “Ha llegado la corbeta de guerra holandesa. Ha salido el navío almirante, supongo que para Argel, y creo que la corbeta lo ha seguido.

19.— Ha llegado la corbeta de guerra holandesa *Proserpine*, supongo que de Argel.

28.— Hoy ha sido admitida a libre plática.

Octubre 2.— No tan mal tiempo. Entrada la noche ha venido hasta la boca del puerto el buque almirante holandés, y el tiempo sucio y sin viento positivo le ha desistido de entrar, virando para afuera y pasando la noche y parte de hoy, 3. Por fin ha entrado procedente de ...”.

Ocho días despues, finó sus días, como hemos indicado, su apreciado compilador y con él desapareció la minuciosa historia de las actividades de la escuadra holandesa destacada en Mahón. Esta desgraciada circunstancia nos obliga a recurrir para intentar la continuación de este modesto relato que bien puede constituir un pequeño retazo de recuerdos locales, a otras fuentes ni tan abundantes en referencias ni inéditas tampoco.

* * *

Los servicios de vigilancia de los corsarios continuaron a lo largo de 1827 por las escuadrillas anglo—americana y holandesa, a las que se había sumado un estación francesa —sin duda la mas interesada en ello— con base también en Mahón, realizando todos los buques frecuentes salidas de las que carecemos de otra noticia.

Hemos dicho que alguna marinería de la isla figuraba entre aquellas tripulaciones, particularidad que recogen los historiadores. Hacia 1825 Riudavets, por ejemplo, dice que la emigración iba adquiriendo en Menorca proporciones considerables. Las dificultades que ofrecía la subsistencia de sus habitantes, acrecida, en parte, por la institución de los Consejos militares que entendían en la “purificación” de los empleados e individuos tildados de liberales, que si bien no eran sustanciadas con el rigorismo que en la península, no dejó de llevar la alarma en muchos mahoneses mas o menos comprometidos en pasadas asonadas políticas los que buscaron su libertad en los buques de guerra extranjeros siempre en el puerto, enrolándose en ellos con los mas diversos cometidos, cocineros, criados, músicos, maestros de lenguas, etc., y quedándose luego en otros países. La maestranza de astillero, dispersa ya la marina mercante mahonesa, podía sostenerse aún ayudada por los trabajos de recorrida y reparación en que la empleaban aquellos buques, que en verdad pregonaron por doquier sus excelentes cualidades y labores.

En el transcurso de los años, refiere Hernández Sanz, que

por su condición de consul de los Países Bajos y por su observación particular de entendido historiador bien podía saberlo, que aquellos marinos de nuestra Europa llegaron a ser considerados en Mahón mas que como extranjeros, como hijos del país, tal era la sincera relación que existió entre holandeses y menorquines, no tan solo por su trato constante, sino por la sencillez y caracter afectuoso y expansivo de aquellos y el espíritu hospitalario y liberal de los isleños.

La llegada de unidades de las marinas de otras banderas y sobre todo holandesa se advertía rápidamente en la ciudad, atenta siempre al movimiento de buques en su puerto, tanto por la presencia de tripulantes de características especiales y significados por su buena uniformidad y el excelente genero de sus ropas muy galoneadas de oro, como por determinados productos a sus amistades: quesos, ginebra, ron, cerveza, azúcar, chocolate, tabaco, telas y bellas piezas de porcelana, loza y cristalería. Pero mas que todo ello por el alegre bullicio y la decidida concurrencia de una juventud nórdica, fuerte y expansiva, ávida de los goces de la tierra, que llenaba de día y de noche cafetines y tabernas en los que se cantaba y se bailaba. Hay que advertir, sin embargo, que no todos los tripulantes de los buques holandeses era de su país, pues los había también de sus Indias, de color, y de otras naciones y de todos tipos y trazas. La comunicación con ellos no fue facil, pues aunque algunos conocían un francés o un inglés portuario, la casi totalidad de los nativos no hablaban mas que su idioma rama occidental de las lenguas germánicas, intermedio entre el inglés y el alemán.

A pesar de que la marinería de los buques holandeses gozó en Mahón de demasiada libertad, los inevitables incidentes y pependencias a que dieron lugar sus saturaciones alcohólicas tanto con la gente de mar extranjera como con soldados y paisanos españoles, justo es proclamar que fueron en menor número y menos sangrientas que las protagonizadas por las tripulaciones americanas cuyos excesos revistieron mayor peligrosidad.

Hospedáronse en tierra algunos oficiales, en la fonda de "Las Tres Ancoras" o mejor en la de "El Caballo Blanco", de la calle del *Castell*, que creémos era conocida por la de Berri, su propietario. Otros tomaron en alquiler casas particulares y vivían solos o con sus familias. Pilotos menorquines nos consta que emplearon instrumentos ópticos y de navegación fabricados en Holanda, que les facilitaron u obsequiaron aquellos durante su estancia. Cuadritos representando buques de guerra de su tiempo encontramos todavía en Mahón.

No tenía lugar acto oficial solemne militar o civil, o religioso, o simplemente social y privado, que no fueran invitados jefes y oficiales de aquella escuadra, algunas de cuyas anécdotas, originalidades y aptitudes subsisten en la memoria como graciosos sucesos, que animaban la monótona vida del Mahón de entonces.

De un libro sabemos de aquellas procedencias: un tomito de viajes en el que se precisan referencias de Mallorca y Menorca hacia los años de 1725, época en que su anónimo autor debió visitarlas. Tratase de una obra rara, cuyo ejemplar debió pertenecer a un oficial holandés —así rezaba en sus guardas— y que ignoramos como el erudito Capdebou, bibliófilo mallorquín del siglo pasado, llegó a incorporarlo a su librería.

Su título es "*Remarques d'un voyageur sur la Hollande, l'Allemagne, l'Italie, l'Espagne, le Portugal, l'Afrique, le Bresil, & les caracteres de leur commerce, de leurs forces, & de leurs moeurs, & les caracteres de plusieurs personnes illustres qui vivent actuellement*, (A La Haye, chez M. G. De Merville, MDCCXXVIII, 5 hoj. — s98 pág.— 5 hoj. indice de ciudades y fortalezas)."

Se contraen a España las páginas 280 a 333 y en ellas se habla de nuestras dos islas y de su estado en el primer tercio del siglo XVIII. Nos informan que de esta obra hay una versión en lengua holandesa, impresa en Amsterdam por Adrian Wor en 1729.

Mapas holandeses de Menorca se conservan en diferentes colecciones locales. Son siempre a la época a que venimos

refiriendonos y figuraron en las exposiciones de Cartografía e Iconografica del puerto de Mahón, organizadas por el Ateneo en 1943 y 1948 respectivamente.

* * *

Resumiendo, mas que con los marinos norteamericanos ligaron o confraternizaron los menorquines con los holandeses. Estos hablando casi todos el francés, con preferencia al inglés, llegaron a emparentar con familias del pais. Un ejemplo de ello, y el primero que conocemos, nos lo presenta el matrimonio de Siberto Rodoulfo van Franch, caballero holandés, de profesión marino de la Armada, hijo de Felipe Federico y de Elisabeth van Hulsteys, natural de Hende (sic), que casó en Mahón con la Srta. Antonia Valls Mercadal, hija de D. Andres, consul de su pais, y de Doña Josefa, el 2 de febrero de 1826, matrimonio advertido por Roca que dice en su *Diari* "se celebró solemnemente previa dispensa del Sumo Pontífice", atestiguando además que el contrayente era oficial de la escuadra.

Poco mas de un año mas tarde registramos la boda de Peter Prach, hijo de Peter y de Catalina Juyl, de Amsterdam, con Margarita Hernández Morales, hija de Jaime y de Margarita, el 8 de julio de 1827. Consta en la partida de matrimonio que el contrayente estaba embarcado en la fragata de guerra *Rupel* de S. M. el Rey de los Países Bajos".

Efemerides destacada de 1828 fue tambien el enlace del teniente de navio de segunda clase Paul van Walree con la Srta. María Ana Vela, que tuvo lugar el 12 de enero en la parroquia de Santa María y del que como habrá reparado el lector nos ha señalado su compañero Vaynes van Brakell, en su ya citado libro *Zestien Zeereizen* (pág. 43).

La continuidad de su apellido hasta nuestros días del que fue fundador en Menorca nos mueve a detenernos y a historiar brevemente este recuerdo. Paul Van Walree — la segunda e se ha perdido en el decurso del tiempo — era natural de Haarlem, Norte de Holanda, y nacido el 6 de mayo de 1799. Sus padres, Jan,



Paul Van Walré, teniente de navio de segunda clase de la Marina de los Países Bajos. Miniatura del año 1833.

rico hacendado, y María Kops, tuvieron nueve hijos, de los que el marino era el menor. Uno de ellos fue tesorero de la Ciudad de Haarlem (Ayuntamiento) y otro médico. Su esposa, nacida en Mahón el 23 de julio de 1806, era hija del administrador de Rentas de Ciudadela D. Francisco de Paula y de Doña Tomasa Amat, naturales de Cartagena y Alicante respectivamente, aludida dicha familia en las memorias del oficial

holandés con el nombre de La Vela. Unos años después, hacia 1833 dejó el servicio de la Marina y se estableció definitivamente en Menorca, en donde lo encontramos como simple propietario, poseyendo la lengua española y con alternativas residencias en Ciudadela y Mahón, cuesta de Deyá núm. 23, en cuya casa murió de congestión cerebral el 5 de marzo de 1857.

El matrimonio Van Walré tuvo cinco hijos. Casaron dos de sus hijas: D^a. Paulina con D. Francisco Preto (hoy familia Albertí-Preto) y D^a. Wilhelmina con D. Antonio Llambías (hoy familias Ballester-Pons y Mir Llambias). Su hijo menor, único varón, D. Juan, fue de Administración Militar, casó con su prima D^a. Isabel Vela y Motta, mahonesa, y siendo comisario de Guerra murió en la isla de Cuba en 1898. (1)

En los libros de Matrimonios de la iglesia de Mahón, repasados diligentemente a mi solicitud por el archivero de la Diócesis mi buen amigo el Rdo. D. Fernando Martí, constan además de otros enlaces de marinos católicos holandeses: Jan Lina, de Rotterdam, que casó en Mahón con Mónica Grases Antich, hija de José y Susana, el 5 de diciembre de 1830; Tomás Schmith, de Breman, en Holanda, que casó con Ana Llisano Netto, hija de Francisco y María, el 19 de diciembre de 1836, y Eduardo Cavendi, de Amsterdam, que casó con Catalina Gornés Oliver, hija de Sebastián y de Margarita, el 6 de marzo de 1837.

Y también D. Carlos Nyssen, hijo de D. Carlos, consul general que fue en Marruecos por el Rey de los Países Bajos, y de D^a. Bárbara Soler, natural de Marsella, que casó en Mahón el 21 de marzo de 1838 con D^a. Margarita Gelabert y Vidal, hija de D. Antonio y de D^a. María, sin que coste que aquel perteneciera a la Marina de su nación.

(1) A la amable deferencia, que sumamente agradecemos, de sus directos descendientes los hermanos Sres. Van Walre Umbert, con residencia en Villacarlos, somos deudores de estas particularidades genealógicas, así como a otro de los descendientes, el abogado barcelonés D. Manuel Ballester Palacios, de retrato miniatura, de uniforme, que ilustra estas páginas. Debió pintarse esta en Francia. Al dorso se lee la siguiente inscripción Paul van Walré, edad 33 años y 7 meses. Fecit Benaventes, decembre 1832.

Un par de nombres de holandeses, católicos igualmente, fallecidos en el hospital de Mahón encontramos en los libros de Defunciones: José Schachvaden, soltero, marinero del navío *Holland* “de S. M. el Rey de los Países Bajos”, muerto el 17 de marzo de 1826 y Antonio Keeten “marinero de la escuadra holandesa”, el 14 de enero de 1829.

No hay duda que debieron dejar sus vidas en Mahón otros muchos marineros de otras confesiones cuyos datos son de muy difícil investigación, y de los que murieron en el hospital militar deben hallarse las partidas de defunción en los correspondientes libros castrenses. De los relacionados antes no es posible garantizar que los vicarios de entonces escribieran debidamente los apellidos extranjeros.

* * *

Un incidente se suscitó a principios de 1828 entre el jefe de la escuadra holandesa y el comandante de Marina y capitán del puerto de Mahón, que seguía siendo el capitán de fragata Murphy, y al que dió término la Real orden que sigue:

“Excmo. Señor. — El capitán del puerto de Mahón ha acudido al Rey Nuestro Señor haciendo presente que con motivo de haber dado instrucciones a los pilotos prácticos del puerto acerca del paraje donde deberían fondear los buques de guerra para no impedir el paso de las embarcaciones entrantes y salientes, se opuso a la ejecución de estas disposiciones el contralmirante de las fuerzas marítimas en el Mediterráneo del Rey de los Países Bajos por considerarlas dirigidas a impedir que la fragata de su nación nombrada *Rupel*, continuase fondeada en el punto donde se hallaba, y que no obstante que le hizo presente dicho capitán de puerto que en sus instrucciones no se prohibía continuase la expresada fragata en el paraje donde estaba, con tal que no estuviese fondeada a la gira, le contestó el contralmirante que se había separado de todo miramiento, y que insistir en tal providencia daría cuenta

al embajador de su Soberano en esta Corte. — Enterado S. M. de esta ocurrencia, y de los oficios que mediaron, se ha servido determinar, que por el Ministerio del cargo de V. E. se haga saber al representante del Rey de los Países Bajos Unidos, en esta Corte, para que lo prevenga al contralmirante de las fuerzas holandesas existentes en Mahón, que en los capitanes de los puertos de España reside la autoridad superior para sostener el buen orden y policía de ellos con arreglo a las Ordenanzas de Marina, y que todos los comandantes de los buques nacionales y extranjeros deben sujetarse a sus disposiciones sobre dicho particular, como es indispensable y se observa en todas partes. — Dios guarde a V. E. muchos años. — Palacio, 8 de mayo de 1828. — Luis M^a. de Salazar. — Sr. Secretario del Despacho de Estado”.

* * *

En 1829 de los ciento once buques de guerra que entraron en Mahón trece eran holandeses, seguramente de la escuadra de Walterbech.

* * *

El 11 de junio de 1830 regresó al puerto después de once días de crucero, el bergantín *Windhond*, su capitán el teniente de navío Teugbergen, que el día 14 salió en unión de la corbeta *Doddijn*, su capitán, el de navío Willinch, y el bergantín *Echo*, su capitán el teniente de navío Gentenaar.

Las escasas noticias que poseemos de los movimientos de los holandeses en 1830 proceden de otro manuscrito contemporáneo existente en la biblioteca del Ateneo Barcelonés: *Anales menorquines. Recopilación mensual de los acontecimientos que por años van sucediéndose en Menorca y principalmente en la ciudad de Mahón. Año de 1830. Por D. Francisco Aledo, dedicado a su hijo el Dr. D. Juan, farmacéutico establecido en Barcelona.*

En aquellos días la quietud y el sosiego de Mahón se hallaba alterado por los aprestos militares y consecuencias de la expedición francesa empeñada en la conquista de Argel. Así dice, que el 23 de junio entró un bergantín holandés con noticias de la guerra, que traía de Tolon.

Por otro conducto sabemos que su escuadra se hallaba en Mahón y que la música del navío almirante amenizó en la Alameda el día de San Pedro la tradicional fiesta del *capellet*.

Nos informa además Aledo, con fecha 3 de noviembre, que una fragata de guerra francesa manifestó “que la escuadra holandesa que salió de este puerto en el mes de septiembre, se encuentra actualmente en Tolon y que los marineros que trae a bordo belgas que saltan a tierra escapándose, con respecto a lo que ha sucedido en su país...”. Refierese con ello a la insurrección del territorio de Bélgica para constituirse en estado independiente.

10.— “Ha entrado una corbeta de guerra holandesa de Tolon: inmediatamente el Sr. Gobernador de esta plaza ha mandado al capitán de dicho buque para que se dignase informarle si llevaban pasajeros menorquines y en consecuencia de haberle contestado que tres, le ha suplicado que no los dejase saltar a tierra hasta que enviase la orden para ellos, lo que verificó el otro día a bordo de un celador, que cuando estuvo allí los hizo saltar a tierra y los acompañó a palacio, donde se les hizo las preguntas de estilo y se les privaron el revelar las noticias que pudiesen perjudicar al gobierno español y que si a esto faltasen se les aplicaría las rigurosas penas prevenidas en los últimos reales decretos”.

19.— “Este día ha llegado de Tolon un bergantín de guerra holandés; se dice lleva la noticia para que toda la escuadra de esta nación pase, luego tenga su lugar, a su país, respecto los acontecimientos de Bélgica”.

20 y 21.— “En este día ha habido en la iglesia parroquial un solemne *Te Deum* en acción de gracias al Todopoderoso, por el feliz parto de la Reina; asistió a esta función el Sr. Gobernador con todo el cuerpo militar de oficiales de uno y otro ra-

mo, autoridades civiles municipales, consules de naciones extranjeras y los comandantes de las escuadras francesa, holandesa y angloamericana...”

Diciembre 10.— Al sepelio del consul norteamericano en Tanger, fallecido en Mahón asistieron “toda la oficialidad de la escuadra angloamericana, muchos oficiales holandeses, franceses y algunos españoles...”.

23.— “Ha entrado en el puerto un transporte de guerra holandés; viene de su país y trae provisiones para su escuadra. Este es el mismo que el día 12 fue rechazado por el huracán de la boca del puerto”.

* * *

Ocupado Argel por las armas francesas terminaron para siempre las correrías y desmanes de los corsarios berberiscos y la esclavitud de los cristianos, haciéndose innecesaria la presencia de los holandeses en el Mediterráneo, pero como acabamos de indicar, coincidió esta empresa con la sublevación de los belgas y subsiguientes acontecimientos guerreros y políticos internacionales a que puso fin el Acuerdo de Londres de 1833, reconociendo la independencia de Bélgica y su segregación de los Países Bajos.

Estas circunstancias motivaron que las fuerzas navales holandesas —hasta entonces mejor llamadas de los Países Bajos— se mantuvieran lejos de toda actividad fuera de sus mares y de sus colonias, lo que trajo consigo la retirada de su estación en Menorca, que debió tener lugar en 1831, sin que hayamos recogido detalle alguno.

* * *

“*Reisverhaal met de “Panter” naar de Middellandsche Zee,*” libro impreso en Amsterdam en 1835, del que es autor el oficial de la Armada A. C. Edeling Kort, y en el que reseña una expedición realizada en el Panter por el Mediterráneo, es otra de

las pocas obras holandesas —solo conocemos esta y la ya extractada de Vaynes van Brakell— que se ocupen algo de Menorca, en el período que historiamos.

Desde Ceuta, en el mes de mayo de 1834, marchó el buque, que según se desprende navegaba con algún otro, a nuestra isla. Traducimos sus impresiones insertas en las pag. 4 a 14:

“Con vientos favorables seguimos nuestro viaje y llegamos al puerto de Mahón, en la isla de Menorca, el 31 de mayo, en donde el *Triton* (barco americano) nos saludó con la veintiun salvas de reglamento a las que contestamos de igual forma.

La boca del puerto, que no tiene mas anchura que dos cables, está situada en los 39 grados, 53 minutos de Latitud Norte y 4 grados y 24 minutos de Longitud Este. Un cuarto de milla hacia dentro y en la misma dirección está la ciudad de Mahón. Aunque la entrada del puerto no es demasiado ancha y a ambos lados limitadas por acantilados, la navegación por lo mismo solo puede hacerse con viento variable y no es difícil con viento suave. En el puerto se puede fondear y amarrar con comodidad; hay clavadas estacas a ambos lados y cañones viejos que se utilizan como norais; además existen pilotos prácticos para facilitar la entrada y maniobra de los buques. Entrando se vé al Oeste la fortaleza de San Felipe, dentro de la cual existen todavía unas baterías y un cementerio para los extranjeros católicos. Por la banda de estribor y una vez rebasadas las islas de la Cuarentena y del Hospital, se fondéa al pie mismo de la ciudad o cerca de la isla del Arsenal o mas adentro si se quiere.

El puerto se tiene por uno de los mejores y mas seguros del Mediterráneo, pero tenía un aspecto triste. Tan solo había en él unos barquitos de escaso porte y sus habitantes se lamentaban de que los buenos tiempos para Mahón habían terminado por entonces.

Cuando entraban los barcos de la flota inglesa que bloqueaban a Tolon durante la guerra con Francia era grande su actividad y se gastaba mucho dinero, lo mismo que cuando los holandeses utilizabamos el puerto para nuestra escua-

dra, y aun más tarde, cuando los franceses, en los días de la conquista de Argel.

Después de la caída de Argel se atendieron en Mahón a unos cinco mil franceses enfermos y heridos en el Lazareto (sic), según me informa el Sr. Oliver (?). Estando dentro de sus altos muros y viendo el lugar en donde estaban los apestados y enfermos de la fiebre amarilla, puede uno imaginarse el estado de ánimo de aquellos desgraciados, si su mente les hubiera permitido darse cuenta de ello. Cuando llevaban la comida a los enfermos la dejaban en tornos especiales, ya que las puertas estaban bien cerradas para evitar que los enfermeros huyeran, lo que en cierta ocasión ocurrió. Había, según el Sr. Oliver nos enseñó, baldosas en las que todavía pudimos observar manchas de la salida de los apestados.

El 1º de junio recibimos a bordo la visita del consul de Holanda Sr. Valls el que fue saludado con una salva de once cañonazos, y el día 2 la visita del general D. Pedro Villacampa, gobernador de Menorca, a quien habíamos presentado nuestros respetos el día anterior; al salir de a bordo S. E. fue despedido con quince cañonazos.

La escuadra americana había pasado en Mahón el invierno anterior. Uno de sus oficiales se quedó enfermo y murió la noche del día 3. El 4 a las 6 de la tarde se le enterró. Su cadáver fue llevado en una lancha del *Triton* seguido de otra del mismo buque y de dos del *Panther*, hasta el cementerio de las ruinas de San Felipe. El *Triton* arboló la bandera americana a media asta junto con la holandesa y se dispararon cinco salvas de artillería.

La ciudad de Mahón está situada en lo alto y ofrece una vista sorprendente. Tan pulcros como están sus casas y sus calles no se vé en otra parte del mundo, excepción hecha de la vieja Holanda. Se vé lo bien que blanquean. Aquí y allá aparecen los zocalos de las casas todos muy blancos. Cuando se dá un paseo aprovechando el fresco de la caída de la tarde casi todas las puertas están abiertas, descubriendo mas aun su limpieza y la laboriosidad de sus moradores; a estas horas las mujeres

y muchachas de las clases bajas se entretienen en hacer sus labores de punto delante o dentro de su casa.

No había grandes diversiones en Mahón, si descontamos la hospitalaria casa del consul holandés, que tenía una numerosa familia y en donde los marinos encontrábamos la agradable compañía que generalmente acudía a ella sobre las 7 de la tarde para tomar el té. Las señoritas tocaban el piano o la guitarra y cantaban de cuando en cuando. La Srta. Busquets y la hija mayor del consul tenían voces muy agradables. También cuando lo deseaban se bailaba, lo que ocurría especialmente en domingo, así los jóvenes pasábamos la tarde muy entretenidos, mientras que a los mayores les sorprendía la media noche en amena conversación.

En honor a los holandeses se tocaba el órgano en la iglesia principal, del que decían que era el mejor de Europa, pero quienes les hicieron creer esto a los buenos mahoneses, es seguro que no habían oído nunca los órganos de la vieja o de la nueva iglesia de Amsterdam y de Haarlem. El ciego Sr. Travers (sic), hijo del consul general de Grecia, tocaba el órgano y decía después: cuando yo lo toco tiene un sonido desagradable, por eso no puedo tocarlo mucho tiempo. También respecto a su tamaño que basta decir que solo tiene dos mil tubos, creían igualmente que era el más grande de Europa.

La iglesia catedral y la de San Francisco son ciertamente hermosas; también lo es el Ayuntamiento, edificio agradable, pero un poco abigarrado, pues tiene los colores del arco iris.

Nos habíamos hecho ilusiones del fresco —víveres— para el consumo de a bordo en Mahón, porque nos habían hablado mucho de ello, pero no contábamos con la estación; casi no hemos encontrado verduras, patatas nuevas sí pero demasiado acuosas, buenas fresas y albaricoques, aunque unas y otros a precios muy subidos. El pan, bueno y sabroso.

Tuckey dice de Menorca que los ingleses la tomaron en 1708 y que por la Paz de Utrech quedó para ellos, hasta que los españoles con la ayuda de los franceses (sic) la reconquistaron; en esta ocasión el almirante inglés Byng fue víctima de la po-

lítica, ya que él nada pudo hacer con fuerzas inferiores a las de sus enemigos. Tuckey sigue diciendo que el puerto de Mahón, al Este de Menorca, es uno de los mejores puertos del Mediterráneo ya que tiene una profundidad tierra adentro de 5 millas inglesas (milla inglesa igual al grado), en la parte mas amplia una milla y en la boca solo 90 brazas.

Sus aguas contienen cuatro islas; una se llama de los Reyes, porque Alfonso III de Aragón desembarcó en ella en 1287. Los ingleses llaman a esta isla "la isla de la sangre" por haber construido en ellas un hospital de doscientas cincuenta camas para su Marina.

La segunda isla, Redonda, denominada así por su forma; es una roca circular comunicada a la isla principal por un puente de madera. Allí tenían los ingleses sus almacenes y viviendas para empleados de Marina, estando rodeado su recinto de una muralla flanqueada por torres cuadradas. En un pantallán de piedra que se ha construido aquí, pueden amarrar los barcos más grandes.

La tercera isla contiene edificios y depósitos en donde marinos y mercancías que vienen de Oriente con buenos papeles de salud, quedan en cuarentena.

Y en la cuarta isla, unida por una lengua de tierra que en pleamar se cubre de agua, está emplazado el Lazareto.

La descripción, útil para el navegante, de las costas, puertos, islas, bajos y corrientes del Oeste del Mar Mediterráneo (derrotero) escrita por el teniente de navio de primera clase D. G. Muller, que vió la luz el año pasado (1833), dice: la boca del puerto está situada entre dos rocas y es muy estrecha. Al Norte está protegida por una península rocosa y escarpada, que sale fuera un cuarto de milla Estenoreste y se llama La Mola de Mahón.

Sobre esta punta hay una caseta de señales para el vigía de la mar, que está en correspondencia con otra situada sobre el astillero del Arsenal, enfrente de la ciudad, que trasmite igualmente con la de Monte Toro y esta con otras instaladas en diferentes puntos de la isla.

En la curva al Sur de dicho cabo hay fondos de 15 a 20 brazas, a un cuarto de milla mas o menos de la boca del puerto. El fondo sube lentamente, pero al Sur del puerto y hacia la costa hay mucho fondo, de roca, y al Norte, cerca del cabo de La Mola, de piedras sueltas...”.

Se extiende a continuación el autor en diversas consideraciones de tipo profesional sobre la entrada, enfilaciones, maniobras y fondeaderos, que por su caracter exclusivamente náutico no recogemos, y al final de las cuales afirma que el teniente Muller describe el puerto con mucho detalle.

“La salida —volvemos a traducir literalmente— estaba prevista para el 6 de junio, pero el viento soplabá del Sureste y fuimos hasta Villacarlos con facilidad. El día 7 el viento era muy variable. Por la mañana Noroeste con chubascos de lluvia y a las 5 de la tarde del Suroeste con el que nos hicimos fuera del puerto.

Con aquel viento variable y fuerte la mar fuera del cabo de La Mola era muy dura, el barco trabajaba con dificultad y sus movimientos eran tan violentos que incluso la gente que no se mareaba nunca en otros mares sacó experiencias desagradables...”.

La *Panther*, cuya clase y tipo de buque ignoramos pero que bien pudiera ser una fragata, estuvo luego en Gibraltar, a donde llegó procedente de Mahón la fragata americana *Constellation*, arbolando bandera de cuarentena pues cuando salió de nuestro puerto había perdido dieciseis hombres de su tripulación a consecuencia del cólera.

Dice también Edeling Kort (págs. 82—84) que en Villacarlos toda la familia, menos un hijo, de Basiliscus —Basilio— muy estimado de los holandeses por haber trabajado en sus buques como hombre de muelle (descargador) había fallecido de la epidemia, que en los últimos días de su estancia en Mahón causaba ya algunas defunciones. “Todos esperaban librarse de ella y se aseguraba con insistencia que no había producido ninguna victima. En una ocasión estaba yo en casa de nuestro consul Sr. Valls, que tenía un viejo libro francés, impreso

hacía mas de cien años en París y escrito por un medico que estuvo mucho tiempo en Mahón, que decía que en aquella época el cólera ocasionaba muchas muertes y que la gente estaba atemorizada y asustada”.

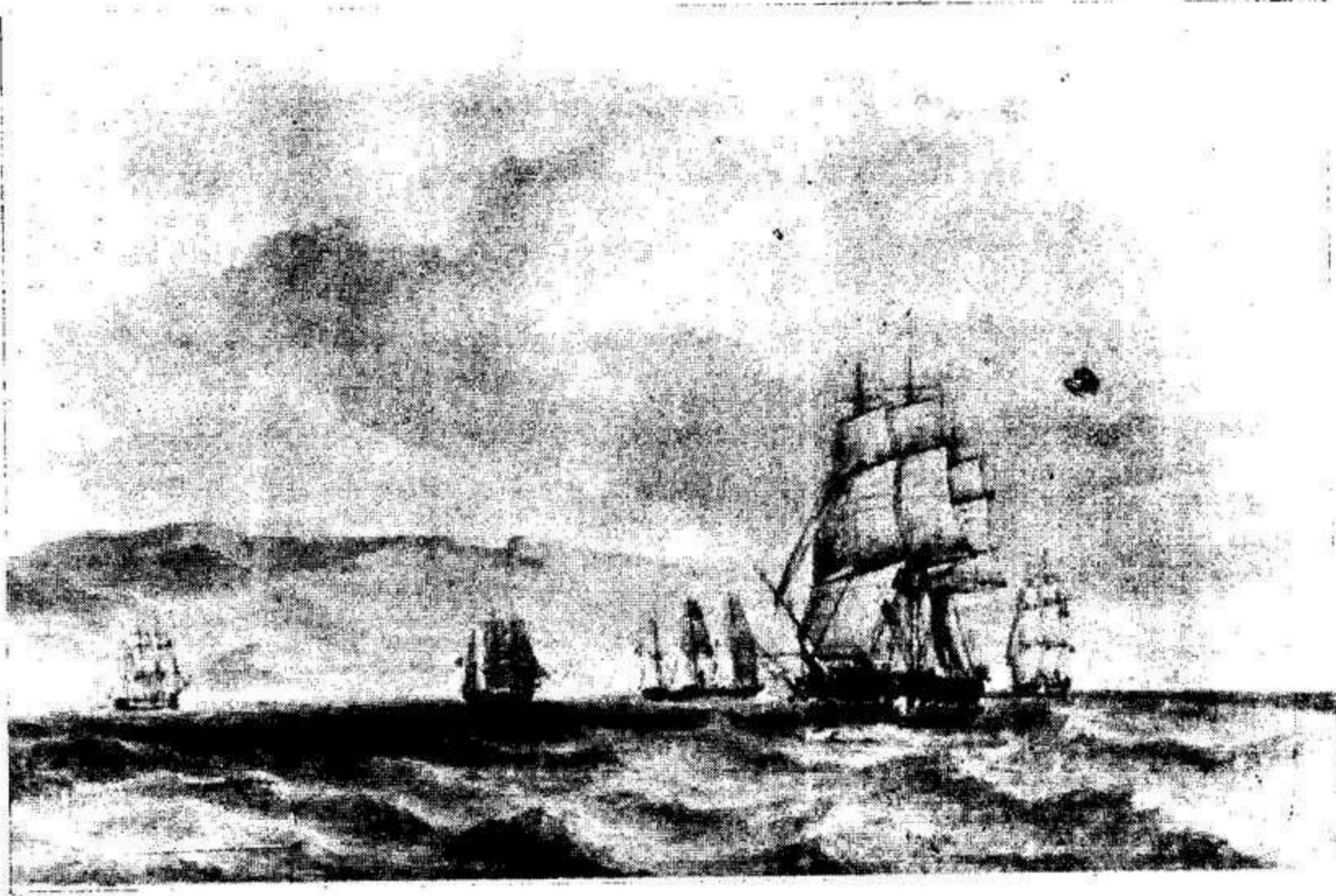
* * *

Las visitas a Mahón por los buques de la Marina holandesa no tenían por entonces periodicidad. El viaje de la *Panter* es un ejemplo de ello. Pero sin embargo revistieron algunas especial relieve, y no hay duda de que la memoria de las excelentes relaciones mantenidas anteriormente con sus habitantes influyeron no poco en sus escalas en nuestro puerto.

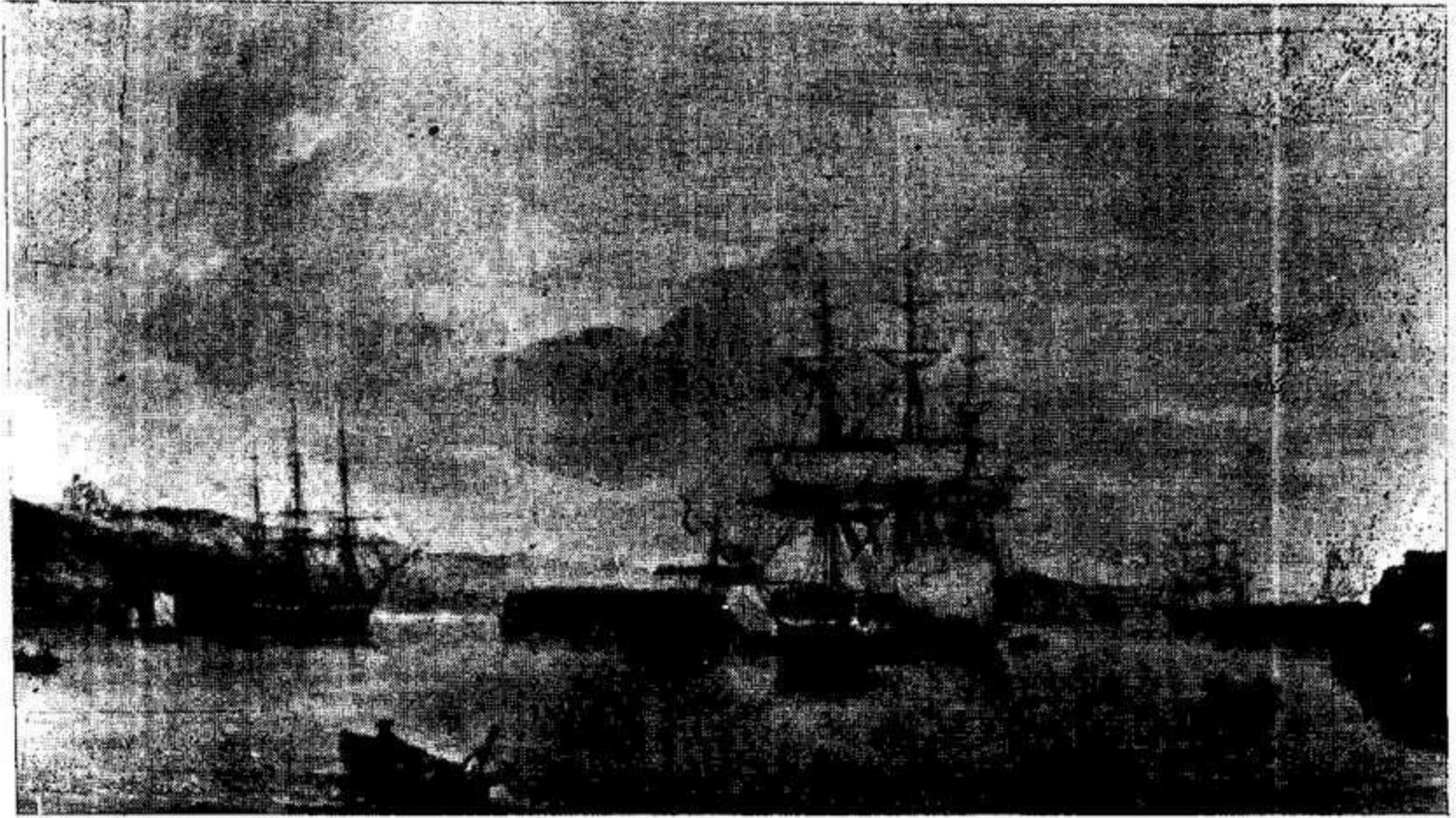
Tales son las realizadas por las personas reales. En agosto de 1840 llegó a Menorca S. A. R. el Principe Guillermo Enrique, joven de 20 años, a su regreso de una expedición por el Mediterráneo. Era el primero de los Príncipes de Holanda que visitó la isla y fue acogido con todos los honores y obsequios correspondientes a su elevada jerarquía y a las amistosas relaciones que unían al gobierno de Isabel II con el del Rey Guillermo. Viajaba a bordo de la fragata *Rhijn*, mandada por el capitán de navío Arriens y entró en Mahón en la mañana del día 11. En este buque se hallaba embarcado Vaynes van Brakell. Así nos lo dice en su libro: que estuvo en Liorna, que volvió a Pisa y subió a su torre inclinada, y que tenía entonces 54 años.

El 9 de septiembre de 1843, tres años mas tarde, vinieron varios buques formando escuadra al mando del Principe Enrique de Orange, que también recorrió la isla detenidamente. Marcharon el 24 colmados de atenciones y conservando de su estancia en Menorca el mejor recuerdo. De esta escuadra compuesta de los buques de vela *Sambre* —antigua *Algiers*— *Lynx*, *Bromo*, *Boreas* y *Rhijn*, hemos podido obtener las demás vistas que ilustran estas páginas, correspondientes a la escuadra

formada en línea de batalla en aguas de Almería el 28 de agosto, su entrada en Mahón saludando a la plaza la fragata almirante *Rhyn* el repetido 9 de septiembre —acuarela desconocida por nosotros—, y navegando en aguas del Peñón de Gibraltar el 25, en tornaviaje a Holanda. El Príncipe Enrique volvió al Mediterráneo con su escuadra —fragatas *Pirins von Orange*, *Sambre* y *Jason*, corbetas *Hehalennia* y *Juno*, bergantín *Echo* y goleta *Adder*— en el verano de 1846, tocó en Gibraltar y en Malta, pero no hizo escala en Mahón. Arbolaba su insignia de mando supremo de toda la flota holandesa, en la *Prins von Orange*, que reproducimos a la vela. La *Juno*, que había estado en Mahón en 1844, la reproducimos también.



La Escuadra holandesa del mando del Príncipe Enrique —*Sambre*, *Lynx*, *Bromo*, *Ryn* y el vapor *Boreas*— en navegación frente a Almería el 28 de agosto de 1843.



Entrada en Mahón de la escuadra del Principe Enrique el 9 de septiembre de 1843. La fragata insignia Ryn saludando a la plaza.



La escuadra holandesa navegando frente al Peñón de Gibraltar el 25 de septiembre de 1843.

* * *

Hasta 1850 no nos consta que buque alguno de aquella Marina fondeara en Mahón. En 1851 entraron dos, cuyos nombres ignoramos. A últimos del año 1852 vino al Mediterráneo una escuadra que mandaba el contralmirante Mauricius: de Cadiz salió ya de regreso el 28 de octubre. No llegó a Menorca.

En las inmediaciones de la isla del Aire a principios de diciembre de 1855, se perdió un mercante holandés, la goleta *Honigby*, capitán J. A. Oltman, de 224 toneladas, salvándose los ocho hombres que la tripulaban.

Mahón —escribe en 1856 D. Pedro Riudavets y Tudurí— “Centro en otro tiempo de las operaciones de colosales escuadras, ya españolas, ya francesas o inglesas, convergencia de innumerables convoyes de todas naciones, y amparo y descanso de multitud de corsarios que a principios de siglo surcaban el Mediterráneo en todas direcciones, se halla hoy desierto y silencioso sin que se oiga ni un toque de diana, ni un saludo al cañón, ni una pitada de un contramaestre, ni un martillazo de un carpintero de ribera.

Su Arsenal, en un tiempo lleno de vida y actividad, hoy se desquicia en medio de un silencio sepulcral, ya soltando el abanico de su elegante machina, cuyos patarráez, faltos de oportunos reemplazos, no han podido prestarle mas fuerzas para su sostenimiento, ya dejándose arrebatarse uno tras otro, por la mano impía del hombre o por las inclemencias del tiempo, algunos de sus mejores edificios.

Uno que otro buque guardacostas, y tal y cual barco de guerra extranjero que accidentalmente entra en el puerto, han venido a reemplazar las escuadras de tantas naciones como se han estacionado por muchos años en él, y una docena escasa de pailebotes y faluchos restos de su floreciente comercio, son los únicos buques mercantes que se ven, oscurecidos en medio de la grandiosidad de su seno, amarrados en un corto rincón de la *Marina*, arrastrando una vida raquítica, que aun hace mas miserable la instalación de un pequeño vapor—correo. Aquella hermosa y dilatada linea de esbeltos y grandiosos almacenes, repletos en otro tiempo de granos de toda especie,

de géneros y efectos de todas clases, y de pertrechos de la Marina holandesa, hoy están también desiertos, pasando por las mismas vicisitudes que su comercio: desmoronándose por grados.

El mismo silencio reina en su suntuoso Lazareto, modelo de gusto y grandiosidad, cuyos cómodos y elegantes edificios ostentan sus vistosas torrecillas y estudiadas formas por encima de los altos y dilatados muros que los encierran, pasándose meses enteros sin que cobijen un solo buque cuarentenario. La isleta de la Cuarentena con sus espaciosos almacenes, la isla del Rey, con su hermoso hospital militar, Calafons escala de los buques próximos a salida, Villacarlos lindo arrabal levantado por el conquistador de Menorca Carlos III, todo, todo, se halla desierto y abandonado, infundiendo a la vez tristeza y asombro. Solo tal cual botecito de elegantes formas y satinadas velas se vé resbalar por encima de sus mansas aguas impelido de suave brisa, trasladándose desde Mahón a Villacarlos o a La Mola, península en donde se está levantando la colosal fortificación de Isabel II, cuyo solo recinto participa de algún movimiento, ageno completamente del movimiento marítimo.

¿Qué ha sido, pues, de Mahón y su comercio? ¿Que hacen en tanto sus moradores? ¿Que hace ese pueblo, célebre siempre por su pericia marinera, que en 1820 contaba con ochenta buques de grandes dimensiones y de treinta o cuarenta de cabotaje, que ostentaban con gallardía el pabellón español en el Mar Negro y en todo el Levante? ¿Que se ha hecho esa multitud de capitanes y pilotos, de comerciantes y constructores que sostenían con actividad y pericia la vida del pueblo y del puerto que les vió nacer y formar? ¿Que hacen los pocos que quedan, escapados de tanto infortunio, para remediar tanta desventura y utilizar los restos de su antigua opulencia?

Arcano incomprensible que solo ha debido tener origen en las vicisitudes que ha experimentado el continente, al que se halla enlazada la isla como parte integrante de la provincia Balear”.

* * *

El Eco de Menorca del 13 de enero de 1857 nos informa de la escala en Mahón de la *Doggersbank*. Admitida a libre plática fondeó esta fragata en la boca del puerto por no permitirle el viento Noroeste entrar en él. “Hace treinta y cinco días que este buque salió de Alejandría y debe haber padecido mucho en su travesía puesto que entre otras averías lleva inutilizado el timón”, leemos.

Unos meses despues recibió Mallorca y luego Menorca la visita del Principe Gillermo Nicolás Alejandro de Orange, heredero del trono de su país, que viajaba a bordo de la corbeta de vapor *Croningen*. Era esta la primera de su nombre —una provincia— de la Armada holandesa, recién salida del astillero de Rotterdam, de 1.457 toneladas, fuerza de 250 caballos, doce cañones y ciento sesenta y seis tripulantes. Entró en Palma el 22 de septiembre procedente de Barcelona. El Principe fue muy festejado en Mallorca y de su estancia, actos que se organizaron en su honor y excursiones con que fue obsequiado, hemos hecho cumplida y detallada referencia en una de nuestras publicaciones. El 25 llegó a Mahón. Acompañábanle Mr. Casembroot, ayudante de campo de su padre el Rey Guillermo III y ayo de S. A., el Principe Kok su ayudante, y el Baron W. de Pallandt. Mandaba la corbeta el capitán de fragata Wolterbeech, y citanse entre sus oficiales al primer teniente Bowier y al jefe de máquinas Julien. Consta, entre las fiestas que se le dedicaron, su asistencia a invitación del Ayuntamiento a la función de gala celebrada en el teatro principal la misma noche de su arribo y en la que se cantó la ópera *Poliuto*.

* * *

Por propia manifestación de Vaynes van Brakell sabemos que estuvo en Mahón la fragata escuela “*Admiral van Wassenaar*” de 2.834 toneladas y 45 cañones, en la que iba embarcado, y que advertimos en Barcelona el 9 de septiembre de 1858.

Una división naval holandesa fondeó en Cádiz el 17

de diciembre siguiente: dos fragatas y tres corbetas, pero no tenemos noticia de que estas unidades visitaran nuestras aguas, ni de que aquel buque formara parte de ellas.

* * *

Tres efemérides nos depara el año 1860.

Luctuosa la primera. El 12 de mayo murió en Mahón el consul general de Holanda D. Andrés Valls y Castell, a quien hemos mencionado varias veces en el transcurso de estos recuerdos. Tenía 87 años, mas de cuarenta desempeñó el Consulado, y sus servicios fueron recompensados con la Orden del León Nerlandes, de la que era caballero.

A esta nota añadimos en determinado trabajo publicado en Palma, los conceptos siguientes: "Había nacido en Ciudadela y viajado mucho. Durante la época en que las escuadras holandesas destinadas a proteger el comercio visitaban el puerto de Mahón, su fortuna como banquero adquirió cuantía comparable a los principales patrimonios de Menorca, edificando su casa palacio de la calle de San Fernando, convertida luego en casino de menestrales. A partir de 1830 en que tuvo lugar la conquista de Argelia por los franceses la pujanza económica del Sr. Valls recibió los primeros toques de su decadencia, esto es cuando los marinos holandeses orgullosos todavía en el recuerdo de ser "la escoba de los mares", abandonaron nuestras costas e hicieron rumbo hacia su patria. El finado era de apuesta presencia, caritativo, de saber consumado y experiencia dilatada".

Una de sus hijas casó, como se ha dicho, con el oficial de Marina van Franch, y otro de sus hijos D. Pedro Valls Mercadal, que ejercía ya las funciones de viceconsul, le sucedió en la titularidad del Consulado. Casó con la artista italiana Srta. Engel.

Las otras dos efemérides del año que evocamos se contraen a visitas de barcos, y también dadas ya a conocer por mí. Dicen así:

Octubre 22.— "Mahón. Por la tarde entró porcedente de

Tolon, en treinta y dos horas, la fragata de guerra holandesa a vapor *Evertsen*, de cincuenta cañones y cuatrocientas cuarenta y tres plazas, su comandante Nr. Van Freeland. Pasó a sufrir frente a la isleta de la Cuarentena, tres días de observación. El 26 fondeó junto al Arsenal para reparar algunas averías. Era un hermoso buque, de mucho andar y dotado de brillante banda de música.

Diciembre. — Entraron el día 30 los buques holandeses *Zeeland*, fragata de hélice de cincuenta cañones, procedente de Malta, en catorce días, y de Marsella el transporte *Heldin...*”

No consigne entonces, por ignorarlo aún, que esta urca transporte quedó aterrada en la boca del puerto y que a petición del almirante Wipff, que montaba la *Zeeland*, salió a remolcarla la goleta de guerra española a vapor *Buenaventura*.

* * *

El 31 de enero de 1861, data en que dicho almirante trasbordó su insignia a la *Evertsen*, indiqué sin embargo, que el capitán de navío Fabius sustituyó al de igual grado T. Geerling en el mando de la *Zeeland*.

Estas dos fragatas, cuarto y tercer buque respectivamente, de sus nombres de la Marina de Holanda, eran nuevos, habían sido construidos en 1857 y 1859, medían 3.300 toneladas y ambos se emplearon largo tiempo en recorrer todos los mares como buques escuelas.

Se había establecido en Mahón pocos años antes un importante varadero en concesiones del terreno del Arsenal, siendo la fragata mallorquina *Margarita*, de la carrera de Filipinas entonces por el cabo de Hornos, y el mayor velero del comercio español (1.134 toneladas), uno de los primeros buques que lo utilizaron. Su puesta a tierra, el 9 de enero, se estimó difícil y precisó recabarse dos gatos de mucha fuerza, que fueron facilitados al efecto por el comandante de la *Evertsen*.

Febrero 2.— “Mahón. Una comisión de jefes y oficiales de la guarnición en nombre del Excmo. Sr. General Gobernador

pasó ayer a cumplimentar al Sr. Almirante holandés Mr. Wipff, con motivo de ser el cumpleaños de la Princesa Federica. A las 12 la fragata *Zeeland* hizo el saludo, como también la fortaleza de Isabel II, que fue contestado enseguida por la misma fragata.

Anteayer al hacerse a la vela la corbeta *Mazarredo*, el Sr. Almirante envió los botes de su escuadrilla para remolcarla hasta la salida del puerto y al pasar por delante de la fragata *Evertsen* la música de esta tocó la marcha real de España; ya en franquía la *Mazarredo* saludó con los cañonazos de ordenanza, siendo contestado por la *Zeeland* este saludo”.

Cambió de tenedero esta fragata y pasó el día 9 de marzo, desde Calafiguera a frente del Arsenal, en donde continuaba amarrada la *Evetzen*, preparando ya su marcha.

Marzo.— “El domingo —día 17— a las 9 de la mañana salieron de este puerto con destino a Holanda las fragatas de guerra *Zeeland* y *Evertsen*, manifestando en el acto de la despedida tanto el Sr. Almirante como los demás jefes y oficiales, el grato recuerdo que conservarían de Mahón, y lo muy agradecidos que quedaban a las autoridades por la deferencia y atención con que habían sido tratados. Durante su permanencia ha reinado la mayor armonía entre las tripulaciones, guarnición y habitantes, y entre los varios obsequios que han recibido debemos mencionar el convite que el Excmo. Sr. General Gobernador dió al Sr. Almirante y comandantes de los buques.

Estos han dejado, asistidos por un facultativo de su dotación, setenta enfermos de oftalmía —inflamación de los ojos— en el hospital militar, cuya esmerada asistencia ha sido bien reconocida y elogiada por los jefes.

Con referencia a periodicos y cartas particulares, se decía que este verano una escuadrilla neerlandesa compuesta de cuatro fragatas y una corbeta cruzaría por el Mediterráneo, y que de un momento a otro debe esperarse en este puerto el vapor de la propia nación *Ciclops* procedente de Constantinopla”.

Efectivamente este entró en Mahón el 27. Venía direc-

tamente de Malta tras cuatro días de viaje y al mando del capitán de fragata J. R. Toewater. Era un buque de 875 toneladas, 250 caballos de fuerza, armado de cinco cañones y tripulado por cien hombre. Iba movido por paletas.

Dos meses después se trasladó a Menorca el ministro de su nación en España y como único objeto de su viaje el comprobar el estado de los marineros hospitalizados.

Mayo 4.— “El ministro plenipotenciario de los Países Bajos visitó el hospital militar de la isla del Rey, acompañado del viceconsul de su nación D. Luis Valls. Le recibieron los jefes del mismo, el administrador D. Jorge Veñy Maimó, el controlador D. Valentín Terrers y el médico de la Marina holandesa, con los que recorrió detenidamente las salas que ocupaban los setenta enfermos de la vista que habían dejado en marzo anterior las dos fragatas de guerra de su país. El hospital batía la bandera española, el personal se encontraba en sus puestos y todo presentaba un aspecto tan inmejorable que impresionó favorablemente al Baron de Grovestine, quién manifestó no haber en Holanda tan buenos establecimientos, y dió las gracias en nombre de su gobierno por la alimentación, aseo y cuidado con que eran tratados sus connaturales”.

En relación con ellos la prensa mahonesa del mes de agosto siguiente dijo, con fecha 21: “En la tarde del lunes —19— entró en este puerto el vapor de los Países Bajos *Willem III* con objeto de tomar a bordo los setenta holandeses que quedaron enfermos de oftalmía al partir la escuadrilla de aquella nación y conducirlos a Holanda, para donde salió ayer tarde el referido buque”.

Y al día siguiente, 22, añadió: “Los setenta marinos holandeses, que según dijimos ayer, salieron para su país a bordo del *Willem III*, han estado diez meses en el hospital militar de esta plaza, donde han sido asistidos con el esmero y exquisito cuidado que reina en todas las dependencias del establecimiento. Así lo manifestaron al tiempo de partir, demostrando lo muy satisfechos que estaban del inmejorable trato que habían

recibido, y el jefe a quien dejó el almirante encomendada a esta fuerza, manifestó asimismo que en el momento de llegar a Holanda, lo comunicaría oficialmente a su gobierno...”.

Con tal motivo fueron agraciados con la cruz de caballero de la Orden Real de la Corona de la Encina de Holanda D. Francisco de P. Fontana, director del hospital, y los oficiales de Administración militar Sres. Veny, mallorquín y Terrers, destinados en aquel establecimiento.

* * *

La *Zeeland*, al mando de su mismo comandante, el capitán de navío Fabius, hizo escala en Mahón el 21 de mayo de 1863, viniendo de Tolon y en viaje a su país.

* * *

No recaló en Mahón buque de guerra holandes que sepamos hasta fines de 1867 o principios de 1868. Este años, los días 25 y 26 de enero, fue castigada la isla por recia tramontana. Las embarcaciones en cuarentena en el Lazareto tuvieron que pedir auxilio para reforzar sus amarras, pero este fue parcial y algo tardío. Suprimido el ayudante de Marina de Villacarlos a consecuencia de las reformas introducidas en la Armada, no hubo quien pudiese con su autoridad estimular a los matriculados al denodado cumplimiento de ayudar a sus semejantes en peligro, de que tantas pruebas tenía dadas la marinería menorquina.

Un buque holandes, cuyo nombre ignoramos, se hallaba en el puerto y a él hace referencia una nota de prensa que dice que casi enfrente de la Capitanía del puerto permaneció todo el día la fragata de guerra holandesa, funcionando su maquina, a fin de aguantarse mejor sobre las anclas por hallarse algo comprometida, con la popa inmediata al muelle y por momentos amagando irse sobre el vapor correo *Mahonés*.

La *Adolf Hertog Van Nassau* —Adolfo, Duque de Nasau— entró el 6 de febrero, de Barcelona, y salió al día siguiente para la mar. Era una fragata de 3.750 toneladas, 450 caballos de fuerza de maquinas, cincuentiún cañones y 350 plazas, que mandaba el comandante Damant.

Es lástima que únicamente haya llegado hasta nosotros relación numérica de los buques holandeses que sufrieron detención sanitaria en el Lazareto desde poco despues de la entrada en servicio de este establecimiento sanitario y en un dilatado periodo de cincuenta y seis años, noticia que entresacamos de una estadística comprensiva desde 1817 a 1878.

Purgaron pues cuarentena, suponemos que entre unidades militares y de comercio, los siguientes: tres en 1818, cinco en 1819, trece en 1820, seis en 1821, siete en 1822, tres en 1823, dieciseis en 1824, catorce en 1825, veinte en 1826, catorce en 1827, cinco en 1829, diez en 1830, cuatro en 1831, uno en 1832, dos en 1833, en cuyo año cumplieron cuarentena los primeros vapores: 7 franceses y un inglés, dos en 1834, uno en 1835, uno en 1837, dos en 1840, uno en 1843, uno 3n 1847, cuatro en 1849, dos en 1851, cuatro en 1854, uno en 1855, uno en 1856, uno 1857, uno en 1859, dos en 1860, uno en 1861, dos vapores, los primeros de su bandera y doce veleros en 1866, seis en 1867, un vapor y un velero en 1868, dos en 1871 y uno en 1874.

No se le ocultará al lector que en esta lista puede haber buques, los de guerra en particular, que por sus diferentes entradas en el puerto, sufrieran cuarentena varias veces.

* * *

En abril de 1881 noticiaron los periódicos que una escuadra holandesa recorría el Mar Mediterráneo habiendo recalado antes en Lisboa tras practicar un crucero por el Atlántico y costas de la Guayana. Esta escuadra, la última de su país que visitó Mahón en el siglo pasado, entró en el puerto en la mañana del 23 de mayo, procedente de Tolon. La tarde anterior se había divisado ya navegando a la vela. A las 9 anclaron entre Calafiguera y el Arsenal las cuatro unidades que la componían ante un numeroso público que contemplaba sus maniobras. Eran dos cruceros de primera clase el *Van Galen*, de 14 cañones, 1.000 caballos de fuerza, 8 o 9 nudos de velocidad y 259 tripulantes, y

el *Leeuwarden*, muy semejante en todo aunque un poco mas antiguo, mabos de pozo, con aparejo completo de fragatas y con unica novedad de ir provistos de torpedos de botalon a cuyo efecto llevaban los correspondientes tangones. Iban al mando de los capitanes de fragata Escury y W.F.L. Creemer, y el Van Galen arbolando insignia del jefe de la división capitán de navío Binkes.

Los buques restantes eran el *Marbix*, crucero de segunda clase, con aparejo de barca, 6 cañones, máquina de 380 caballos y 146 tripulantes, comandante el capitán de fragata J. A. Roel, y el vapor—aviso *Suriname*, el mas moderno de todos pues navegaba desde 1878; era de hierro, provisto de cuatro cañones, de fuerza de 400 caballos, aparejo de bergantín goleta de tres palos y lo mandaba el teniente de navío H.M. van der Wych. Llevaba 86 tripulantes.

Saludó a la plaza la *Leeuwarden*, le contestó la batería de la fortaleza de Isabel II y poco despues su jefe acompañado de su secretario y del consul Sr. Valls cumplimentaron a las autoridades.

Los buques de esta escuadra, que permaneció seis días en Mahón, muy adecuada al objeto al que parecía responder: largas travesías encaminadas a la instrucción de las dotaciones amenizadas con variedad de escalas en puertos extranjeros, ofrecían con sus aparejos gran analogía con los de las marinas mercantes, rompiendo así las tradiciones de visualidad que distinguían ya entonces a las de guerra de todos los paises, por cuanto conservaban como aquellos, los brazaletes de largas rabizas y otras abultadas instalaciones en la maniobra de vergas y vela.

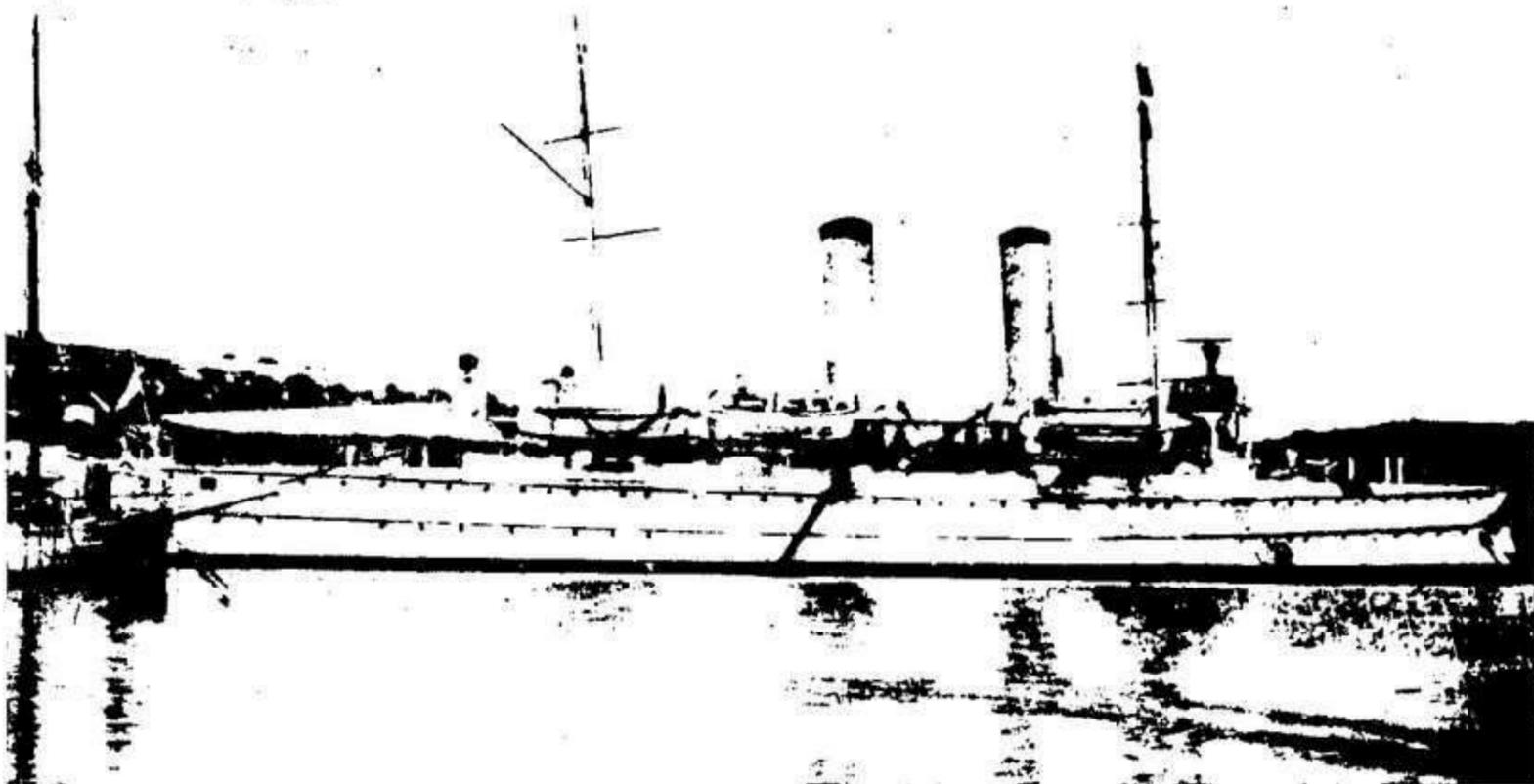
Un marino —muy vinculado a Menorca, aunque había nacido en Palma— D. Emilio Hédiger y Olivar, decía unos años despues en un informe que perduraba desde hacía siglos la supremacía en los mares de la Marina holandesa, pues aunque muy reducido su territorio nacional de Europa, y sus colonias a las islas de la Sonda y a tres pequeñas del Mar de las Antillas, tenía

aun una marina muy adecuada a sus necesidades defensivas, que le permitía muy bien clasificarse como la primera entre las de segundo orden de todo el mundo.

* * *

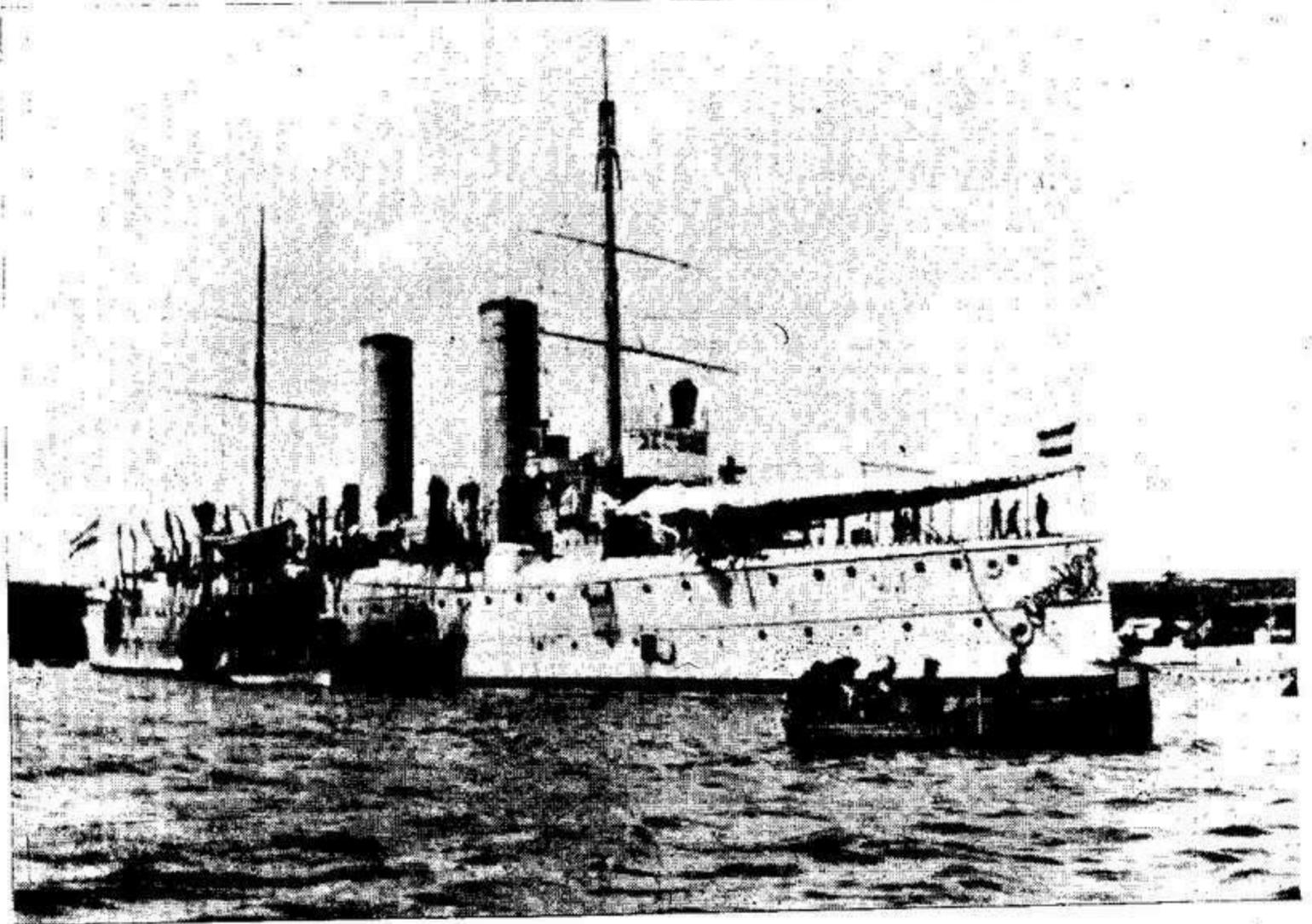
Y en esta suscinta memoria nos adentramos ya en el siglo actual. En nuestro tiempo consta haber hecho escala en Mahón algunos cruceros —*pantserdek schepen*— de la Armada holandesa, durante sus viajes de instrucción por el Mediterráneo.

Cronologicamente y segun nuestras notas son:



El crucero Friesland fondeado en Mahón el 17 de junio de 1909

Friesland (3.590 toneladas), segundo de su nombre entre los buques de vapor de su Marina. Visitó muchas veces nuestras aguas: en 7 de noviembre de 1905, 23 de mayo —su comandante J. B. Sesthlage—, 13 de octubre y 8 de noviembre de 1906, 23 de abril de 1908 y 17 de junio de 1909. En diferentes ocasiones realizó su dotación paseos militares, desembarcó su música y animó las calles y fiestas de Mahón. Fue dado de baja en las listas de la Armada en 1913.

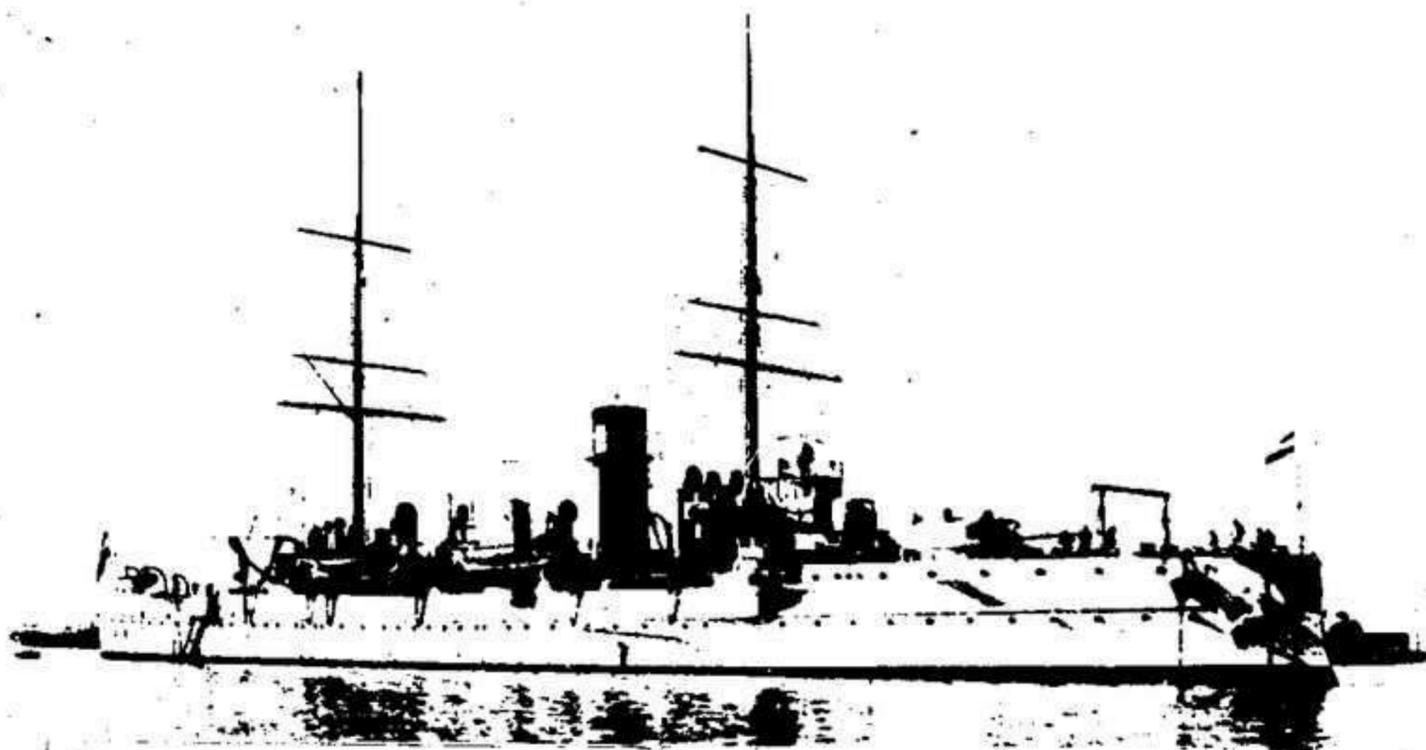


El crucero Gelderland fondeado en Mahón el 3 de noviembre de 1912

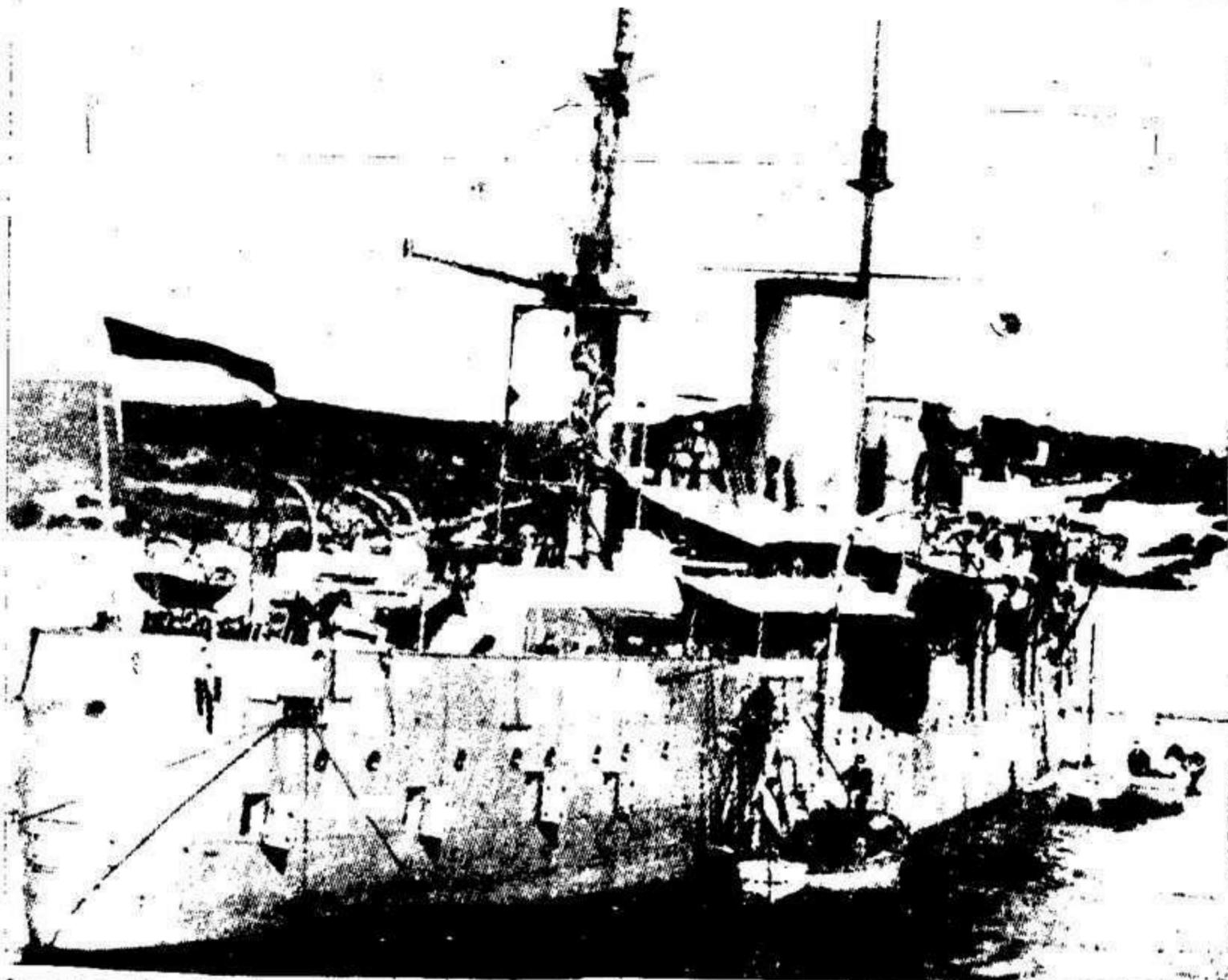
Gelderland, igual al anterior y tercero de su nombre. Entró en Mahón el 25 de noviembre de 1911 y el 3 de noviembre de 1912. Era escuela de tiro.

La guerra europea (1914 – 1918) interrumpió estas visitas que fueron reanudadas en 1920 por el *Zeeland* (3.900 toneladas), escuela de guardias marinas, que mandado por el capitán de fragata E. Kleus estuvo en Palma en diciembre de 1920, hizo ejercicios de artillería cerca de nuestras costas y salió para Mahón.

Tromp (5.300 toneladas) considerado como crucero guardacostas, y cuarto que llevó el nombre del célebre almirante, permaneció en Mahón desde el 25 al 31 de octubre de 1923, escuela también de guardias marinas.



Crucero Tromp fondeado en Mahón el 25 de octubre de 1923



Acorazado Hertog Hendrik, fondeado en Mahón el 6 de febrero de 1929

Hertog – Hendrik, (5.084 toneladas) que nos visitó del 6 al 15 de febrero de 1929. Lo mandaba el capitán de navío T. Akkerman. Acabó su vida naval como depósito en Amsterdam.

Desde entonces no se ha visto en Mahón ninguna otra unidad de la Marina de guerra holandesa.

BIBLIOGRAFIA

- **Periodicos de Mahón, Palma de Mallorca y Bercelona.**
- **Gaceta de Madrid.**
- **Hernandez Sanz, Francisco, Sobre los diversos cementerios que poseyeron los ingleses en Mahón. Informe redactado por encargo del Excmo. Ayuntamiento de esta ciudad, en Revista de Menorca, Mahón, agosto 1928.**
- **Id. Un entierro interrumpido. Mahón 1826, en Revista Diplomática, Madrid, octubre 1930. Reprod. en Revista de Menorca, Mahón, mayo 1931.**
- **Kort, A. C. Edeling, Reisverhaal met de "Panter" naar de Middellandsche Zee, Amsterdam, 1835.**
- **Llabrés Bernal, Juan, Noticias y relaciones históricas de Mallorca. 1801 – 1900, Palma, 1949, cuatro vol. Impreso hasta el año 1870 y sigue su publicación.**
- **Id. Mahón y la expedición francesa a Argel en 1830 con algunas otras noticias marítimas en aquellos dias, en Revista de Menorca, Mahón, 1946.**
- **Id. La Estación Naval norteamericana en Mahón. 1815–1826, Palma de Mallorca 1969.**
- **Marín de Espinosa, Bernardo, Lazareto de Mahón, en Revista de Menorca, Mahón 1885.**
- **Mercadal, Deseado, El teatro principal y la ópera italiana en Mahón, Barcelona, 1964.**
- **Id. Ciento cincuenta años de arte lírico y dramático en el coliseo de Mahón, Barcelona, 1968.**
- **Van der Meulen, Bourwhuys y Tenhaeff, Planten—atlas voor de vaderlandsche geschiedenis, Groningen, 1929.**

— Riudavets y Tudurí, Pedro, Historia de la isla de Menorca, Mahón, 1885, dos vol.

— Rogers, James E. Thorold, Historia de Holanda, por ... profesor de la Universidad de Oxford..., Madrid, 1892.

— Vaynes van Brakell, H. J. L. T., Zestien Zeereizen, 1875.

— Welsenens, Ir. H. G. van, The Royal Netherlands Navy (Mechanically propelled ships, en The Belgian Shiplover, Bruxelles, 1959.

— Zurriagazo a que ha dado margen D. José María Quadrado con echar su botafuego para impedir tenga Mahón al Obispo de Menorca, Mahón.

* * *

IMPRESION DE LA REALIDAD CULTURAL DE MENORCA

En el primer encuentro con la Isla

RICARDO DE LA CIERVA

El pasado día 15 de Enero de 1974, a las 20 h., en el avión Madrid-Valencia-Mahón llegó a Menorca el Ilmo. Sr. D. Ricardo de la Cierva y de Hoces, Director General de Cultura Popular del Ministerio de Información y Turismo. El objeto de su visita era conocer el Ateneo de Mahón y pronunciar en él una conferencia dentro de las Jornadas organizadas por nuestra Entidad, por delegación del Excelentísimo Ayuntamiento, con motivo de la festividad de San Antonio Abad, Patrón de la Isla. Le acompañaba su distinguida esposa.

Fué recibido al pie del avión por las Autoridades y el Presidente del Ateneo y señora.

Desde el aeropuerto, trasladóse el ilustre visitante a la sede de nuestra Entidad donde inauguró la Exposición Antológica de Pintura montada a través de las exposiciones cele-

bradas en el Ateneo en los años de sus existencia. Recorrió detenidamente la casa, en plena y normal actividad en aquellas horas, manifestando su complacencia por la vitalidad observada y por el carácter que patentizaba la instalación, exteriorizando sus deseos de ayuda —dentro del IV Plan de Desarrollo— para lograr mayor espacio donde desplegar las actividades, manifiestamente comprimidas en la actualidad.

Al día siguiente, en compañía del Presidente y esposa y con los Delegados Provincial e Insular del Ministerio de Información y Turismo Sres. Rey-Stolle y Sánchez León hicieron una fugaz gira de conocimiento de la isla visitando Trapucó, ermita de Gracia, Arenal d'En Castell, Macaret, Fornells y Naveta dels Tudons; en Ciudadela visitaron el Ayuntamiento, Seminario y Catedral y a la vuelta, de paso, Santa Galdana. Ya en Mahón, de nuevo, la Casa de la Cultura, Casas Consistoriales y órgano de Santa María.

Por la tarde, a las 20 horas, previa presentación del Presidente, pronunció en el Salón de Actos del Ateneo su anunciada Conferencia de la que reproducimos la parte referente a Menorca, por la importancia que concedemos a estas confidencias, verdadero estudio de nuestra realidad por una personalidad de la talla del Sr. La Cierva.

He aquí sus palabras:

...“La impresión humana, cultural y global que he recibido en mi primer encuentro con Menorca es de tal envergadura que hablaría ahora con mucho más gusto de las impresiones recibidas o rasgos que haya podido captar que del tema anunciado. Pero aunque ello no sea posible no renuncio a sintetizarlos en diez puntos —a pesar de que reconozco tener una base analítica insuficiente— pues la visita del Director General no es para dar instrucciones sino para conocer la realidad y ver las directrices que debe no impartir sino recoger de todos los puntos de España a fin de poder irradiarlos luego nuevamente desde su despacho de la Capital. Pero no renuncio a someterlos a conocimiento y examen de los presentes para saber

si son más o menos correctas o cuando menos no disonantes, las impresiones sobre lo que es la Cultura Viva de Menorca vista por un visitante improvisado y entrañable a la vez:

Primero. — La presencia cultural viva de diversas civilizaciones extintas, distintas en lo político, tal vez en lo histórico, pero de ninguna manera en lo cultural. Cuando los mejores guías que yo pudiera soñar para conocer Menorca me introducían en vuestras Navetas y me enseñaban vuestros restos dispersos por la Isla me lo enseñaban como una cosa actual y no simplemente como un recuerdo del pasado.

Segundo. — La integración cultural menorquina de las sucesivas dominaciones político-militares que ha habido en esta Isla y que probablemente matizan con una gama originalísima la personalidad o tal vez personalidades a la vez superpuestas e integradas, su personalidad total. En este sentido, ahora que estamos los españoles con diverso talante, algunos con ilusión, otros quizás con recelo, dando unos pasos a la vez indecisos y firmes —esto es muy celtibérico, muy español y muy mediterráneo también— hacia Europa, he querido ver en Menorca — a lo menos desde un punto de vista cultural— de manera muy clara una especie de anticipación viva de lo que puede ser dentro de unos decenios, posiblemente, una España europea.

Tercero. — He creído captar en muchas ocasiones, en muchos momentos de nuestras conversaciones, el riesgo de la aventura de la insularidad. Recientemente ha habido un suceso —que no deberíamos de olvidar nunca los que no estamos sometidos a este fenómeno real de la insularidad— respecto a Planificación de Desarrollo en otras islas, muy distintas y a la vez muy iguales a éstas; una especie de diálogo de sordos, yo diría, entre editoriales de periódicos insulares y editoriales de periódicos peninsulares y en que daba la impresión de que se hablaba en un lenguaje distinto. No estoy valorando, sino indicando solamente, el hecho de que probablemente mien-

tras desde las islas españolas se comprende bastante bien el problema de la peninsularidad es precisamente desde la península y sobre todo desde su centro donde no comprendemos muchas veces este conjunto de problemas, no digo buenos ni malos, pero sí reales que entraña la insularidad.

Este es el riesgo: el aislamiento y la ventura; la aventura y la ventura; es desagrado, es profundidad y es beneficio del sentido autonómico de la iniciativa cultural. Como, quizás sin darse cuenta, decía ayer el Presidente del Ateneo: "Bueno, si tenemos ayuda mejor y si no la tenemos también iremos adelante"; no estar pendiente de una decisión administrativa sino arrancar y ya veremos cómo salimos. Es la autonomía cultural.

Cuarto. — Yo no desearía de ninguna manera que tomaran estas palabras como halago, porque algunas diré que os sonarán a halago. No; estamos hablando con mucha sinceridad; esto es, creo, una dimensión cultural real de esta isla, un nivel cultural de vanguardia.

Es claro; para el que viene sin conocerla, solamente sabe algunas cosas de oídas como por ejemplo: que esta es una isla en que no hay árboles, en que no hay color verde y en que no hay elevaciones. Y yo no he estado viendo otra cosa que árboles, color verde y elevaciones. Desde luego había que coger todos los libros de texto de Geografía y tirarlos a la papelera más próxima; o por lo menos en cuanto a ésto.

Este nivel cultural de vanguardia yo lo veo resumido en dos rasgos: en primer lugar si ha habido en algún momento en esta isla analfabetismo está separado ya por un foso generacional que no sé de cuántas generaciones, pero desde luego más de una; y estamos en una o dos etapas a este nivel por encima de la media peninsular. Esto es un hecho que se demuestra además estadísticamente y que parece puede servir para puntualizar este nivel cultural. Pero además, hay una contenida exigencia que pudiera ser expresada —quizás— como un nivel de exigencia cultural comunitaria; es decir, la cultura que tiene

esta Isla no se tiene por artículo de un periódico, por una intervención oportunista de un político o una visita, etc. Hay aquí algo de exigencia cultural comunitaria que no he podido definir bien, pero que he creído intuir en este ambiente.

Quinto. — Una fase muy avanzada de lo que podíamos llamar nivelación cultural a otras islas. Yo no sé si existe en algún sentido económico resto de clasismo en esta Isla, pero me parece que hay, mucho menos que en otros lados. Pero sí creo ver claramente que ese clasismo está, en lo cultural, virtualmente eliminado, de forma que quizás vosotros mismos no os dais cuenta porque lo estais viviendo y si los que venimos desde perspectivas a veces más clasistas y las conocemos en bastantes sitios de España donde sobre todo este clasismo se hace más hiriente en el aspecto cultural. Pues el hecho de que en los abonos de la temporada de Opera —ya ya es que pueda haber aquí temporada de Opera y no en Madrid— haya con frecuencia personas que no pertenezcan a niveles sociales económicos elevados, esto me parece un dato, entre muchos, francamente positivo que me hace llegar entre otros a esta conclusión.

Sexto. — Y como sexto rasgo (y perdonad que lo trate un poco a la ligera supeditado a profundizarlo y perfilarlo en otras visitas), yo quiero ver una exigencia cultural más que política en el sector de la enseñanza superior, hasta quizás cuando un Ministro de Educación va a una ciudad determinada española importante que no tiene Universidad. Estoy hablando de un caso concreto que se ha producido en varios sitios. Entonces las fuerzas vivas —como suele decirse todavía— de la localidad y de región le piden una Universidad. Está muy bien y a mí me parece bien que los Gobernadores Civiles pidan Universidades, este es su primer deber. Pero yo veo en Menorca que hay una exigencia de enseñanza, no ya de cultura —estamos en el nivel docente no ya cultural— de enseñanza superior todo lo matizada que querais (Universidad de Baleares, Facultades insulares, en

esto no entro porque no es de mi terreno). Pero como impresión quiero ver que esta exigencia no es política, o a lo menos no es sólo política, sino sobre todo comunitaria. Esto es lo que no se vé en otros sitios; puede haber en algún momento una manifestación pidiendo un Polo de Desarrollo, puede haber incluso manifestaciones pidiendo una Universidad; pero exigencia callada, profunda, permanente y comunitaria yo no la he visto, al menos, hasta la hora presente.

Séptimo. — A mi me parece advertir una especie de integración ciudadana en las instituciones culturales. El caso más correcto es el auditorio que tengo aquí delante. Posiblemente será difícil encontrar un auditorio que se dé a más nivel esta integración ciudadana a que me refiero, que el Ateneo ha superado por completo, a pesar de sus reducidos medios, que espero poder aumentar. Esta fase que en otros Ateneos está sin superar. De una cosa que se fundó en el siglo XIX y que uno no sabe que podrá hacer en el XXI, y mientras tanto, como no sabe bien que hará el XXI, en el XX no hace nada y está reducido —todo lo más— a un Casino. Toda esta integración ciudadana en lo cultural que a veces hay en España en ciudades universitarias de abolengo en que la integración entre la Universidad y la Ciudad no se dá y no se dá ni siquiera ante las personas que especialmente la visitan, mucho más entre quien las viven. Y este caso se dá, con alguna frecuencia desgraciadamente...

Con esa su característica brillantez y a veces peligrosa facilidad para el esquematismo, me decía Camilo José Cela: “yo pienso que el Ateneo de Madrid tiene que ser la unión viva entre dos instituciones muertas”... Lo que apuntaba era esto: que el Ateneo fuera una integración ciudadana. Creo que esto está aquí representado.

Octavo. — La capacidad de autocrítica, que se presenta —al menos— como la de crítica. Que una ciudad pobre como son todas las hispanas en un momento de transición política, económica y cultural como en estos momentos se dá en Es-

pañía, tenga una capacidad de crítica es normal, es loable; por supuesto, también es peligroso, es un riesgo. Pero que además en esta capacidad de crítica haya —de manera paralela— una profunda capacidad de autocrítica, esto es ya una fase más avanzada que yo he creído ver aquí en este ambiente y que no lo he visto en otras veces.

Esto a mí me da la sensación de tranquilo; ante el hecho de que precisamente por ese nivel cultural de mayor elevación (mucho mayor elevación y mayor anticipación como decíamos antes naturalmente) los problemas se puedan presentar no con mayor virulencia pero sí con mayor envergadura y que un gobernante en Menorca es probable que tenga, que se le deba exigir y que él mismo note que deba tener una mayor envergadura de lo cultural que en algunos otros puntos del país, esto es cierto. Ahora bien: a mí, esta mi manera de ver esto puede ser un riesgo; pero la parte positiva del riesgo es que entonces ciertas modas (yo no digo que el progresismo sea una herejía; yo no digo que el progresismo sea una moda, sólo; pero además de otras cosas también es una moda) es que entonces unos determinados aspectos del progresismo puedan incidir en lo chocante y a veces —por qué no— en lo ridículo, dentro de sus aspectos eminentemente positivos también; pues es posible que su capacidad de autocrítica haga que la reacción previsible ante los excesos de determinado progresismo se puedan dar también aquí antes que en otros puntos, cuando la autocrítica corre pareja con la crítica.

Noveno. — El noveno punto de mi improvisado decálogo puede ser una intercomunicación matizada en el área espiritual catalana. Yo me voy con la gran satisfacción de saber que cuando venga aquí con más reposo podré comprender a Cataluña. tal vez mucho mejor desde Menorca que desde Madrid. A mí, lo de comprender a Cataluña es no un hobby sino ya casi una profesión, me parece absolutamente esencial y por muchísimos motivos como el profundo amor a Cataluña también pero sobre todo porque creo que lo que Cataluña necesita —desde dentro

de la propia Cataluña, claro está, y desde el resto de España— es una tremenda dosis de comprensión antes que nada; luego, una tremenda dosis de autocrítica y de crítica por supuesto también. Y tengo la impresión de que esta intercomunicación matizada y vuestra comprensión me exime de más explicaciones entre el área cultural catalana y el área cultural menorquina pues es posible que nos haga comprender mucho mejor la realidad cultural, por ejemplo, de Barcelona a través de aquí que desde el propio Madrid.

Es un caso más en que el camino más corto entre dos puntos no es, ni mucho menos, siempre — y en lo cultural casi nunca— la línea recta. Y el último,

Décimo punto, y quizás el que los engloba a todos, puede ser algo tan mediterráneo como es el equilibrio total. A veces naturalmente no es perfecto: a veces es hasta desequilibrio, pero en la tónica general este equilibrio entre lo insular, lo balear, lo catalán y de este profundo e irrenunciable sentimiento o realidad de españolía, que a veces con nombres ilustres de ultramar es también hispanidad, en que lo español es un cimiento y a la vez una orientación.

Entonces el equilibrio entre todos estos sectores culturales, realidades históricas, cimientos vitales y horizontes es ahora también. Yo no lo noto aquí, y habrá —naturalmente— que estudiarlo de modo mucho más amplio.

Esto es la realidad cultural de Menorca vista por un visitante improvisado...”

Al término de la conferencia realzó, con su presencia, la cena en la que se hacía público el Fallo de los XII Premios Ateneo.

Al día siguiente, a las 8 horas, reemprendía su viaje a Madrid.

POSIBLE ESLABON ENTRE GASTEROPODOS MARINOS Y TERRESTRES

BERNARDO MATEO ALVAREZ

Hoy día parece fuera de duda que la vida surgió del mar y ha sido precisamente en este medio donde la vida ha desplegado su fantasía manifestándose en estructuras muy variadas en cuanto a morfología, tamaño, coloración, reproducción, etc.

También los moluscos, curiosos moradores del mar, aunque no exclusivamente marinos, participan de esta gran variedad y es a un pequeño grupo de ellos a quienes va dedicado este breve trabajo.

Nos referimos al género "*Littorina*" del cual se conoce una especie de reducido tamaño en el Mediterráneo: la "*Littorina neritoides*", vulgarmente denominada bígaro enano o caracolillo negro. Este gasterópodo alcanza gran difusión en la zona de las salpicaduras y en los charcos que se producen al romper las

olas sobre la costa, constituyendo un excelente indicador del nivel que puede alcanzar el agua del mar.

Puesto que las olas están sometidas a flujos y reflujos, la *Littorina* deberá permanecer cierto espacio de tiempo fuera del agua. Estos pequeños moluscos de apenas 3 a 4 milímetros de longitud han conseguido gran resistencia a la desecación merced a la transformación de las branquias en una especie de pulmones primitivos, por lo que podrían representar junto a las otras especies atlánticas de *Littorinas* (*Littorina littorea*, *Littorina saxatilis*, *Littorina obtusata*...) formas de transición entre el medio



***Littorina neritoides*, L.**

acuático y el aéreo. Dichas formas no tendrían gran dificultad en subsistir si se situaban muy cerca del mar donde hallarían la humedad suficiente para cubrir sus necesidades vitales. El camino espinoso estaría reservado para sus descendientes los moluscos terrestres. En ellos deberían operarse una serie de transformaciones tales como la respiración, que en el nuevo biotopo se realizaría ya mediante verdaderos pulmones, aunque no por

ello se verían liberados completamente de su medio ambiente primitivo, siéndoles necesario mantener un cierto grado de humedad. Esto podrían conseguirlo rodeándose de medios húmedos, lo cual vendría a suplir en cierto modo el ambiente líquido en que vivieron sus antecesores. Pero como la humedad ambiental está sujeta a sensibles variaciones, una forma más efectiva de protección frente a tales cambios puede lograrse mediante la secreción de un líquido viscoso que en contacto con el aire se solidifica, el cual sirve al animal para adherirse a las rocas y vegetales que le sirvan de apoyo, además de aislarle del medio, como puede observarse claramente en el caracol común de huerta. Esta tapa de invernación, o epifragma, que no puede compararse al opérculo calizo de las formas marinas, permite al caracol acondicionar su ambiente, reteniendo la humedad necesaria en el interior de su concha, y, de este modo, aunque el ambiente exterior sufra fluctuaciones, puede realizar sus funciones vitales encerrado en su caparazón hasta que la humedad ambiental sea tal que le permita de nuevo reanudar su vida libre.

En cuanto a la naturaleza de la concha, también ésta debió sufrir transformaciones en el paso de un ambiente a otro tan distinto. En el mar observamos que la mayoría de las conchas son resistentes, mientras que en tierra suelen ser frágiles y delgadas. Es posible que ello se deba a un fenómeno de adaptación a la mayor presión existente en el seno de las aguas marinas. Al verse sometidos a presiones cada vez menores, pudieron ir reduciendo el espesor de la concha hasta tal punto que en algunos moluscos terrestres es sumamente delgada. Además, el desplazamiento en tierra se ve mucho más facilitado por una estructura delgada.

El estudio de la composición química de la concha reveló en su día la presencia de conquiolina (proteína) y sales calizas, además de una capa nacarada interior. El animal, al encontrarse en un ambiente cargado de sales, es de suponer que se vea más favorecido en la formación de una estructura dura que otro que viva en un medio pobre o desprovisto de ellas.

Así, pues, parece ser que los *Littorinas* podrían representar un eslabón entre los moluscos marinos y los terrestres, ya que es en estos animales en los que se observa un progresivo alejamiento del medio líquido, que culminará en los terrestres, aunque en éstos no puede hablarse de una verdadera adaptación al medio, pues, como hemos indicado anteriormente, necesitan vivir en ambientes húmedos para suplir la falta del medio líquido original.

COMENTARIO Y ANALISIS DE LAS OPERAS DE AUTORES MAHONESES “La Fidanzata Corsa” y “Romeo y Julieta”

DESEADO MERCADAL

Según nuestras noticias, ocho son las óperas escritas por compositores menorquines. De ellas, seis fueron estrenadas —tres en Barcelona y tres en Mahón— y dos permanecen inéditas.

La mas antigua es “La Vedova di Padiglia” libro de Giovanni Palagi, música del Rvdo. Jaime Alaquer, estrenada en nuestro Teatro Principal en 1.822 sin que fuese de nuevo representada en años siguientes, por lo cual es prácticamente desconocida. Su partitura, incompleta, se guarda en nuestro Archivo Municipal.

En 1.846 se estrenó en nuestro coliseo “La Fidanzata

Corsa" del Maestro Benito Andreu alcanzando un éxito fabuloso y siendo repuesta en veintiseis ocasiones durante varias temporadas, la última la de 1.869—1.870.

Nicolás Manent, fecundò compositor mahonés, discípulo de Andreu, estrenó en la ciudad condal entre otras muchas zarzuelas, las óperas "Gualterio de Montsonis", "La vecchia Zittella" y "D. Juan Tenorio" las cuales no se han representado jamás en Menorca.

Notemos que el Maestro Manent es el único compositor menorquín del que se ha representado una ópera en un teatro lírico de la importancia del Liceo de Barcelona. El hecho de que entre la veintena de autores célebres españoles que lograron tal honor se halle un mahonés junto a los nombres de Albéniz, Granados, Falla, Vives, Bretón, etc. nos llena de legítimo orgullo.

En 1.873 tuvo lugar en nuestro Teatro Principal, el estreno de la ópera "Romeo y Julieta" original del malogrado compositor mahonés Antonio Mercadal y Pons cuya prematura muerte ocurrida cuando contaba veintitrés años y a los seis meses de aquel estreno, significó una gran pérdida para nuestro arte musical. Dicha ópera obtuvo también un grandioso éxito siendo cantada siete veces en la temporada de su estreno y tres en la siguiente.

En 1.879 el compositor ciudadelano residente en Montevideo D. Antonio Camps intentó estrenar en el Teatro Real de Madrid su ópera "La gitana", sin conseguirlo. De la misma tenemos inmejorables referencias pues varios fragmentos fueron ejecutados en conciertos en Montevideo siendo muy alabados por el público y la crítica.

También permanece inédita la ópera "Scotland" del maestro mahonés D. José María Taltavull. De ella dióse a conocer el intermedio en varios conciertos de la Orquesta Sinfónica de Mahón. Se gestionó su estreno en el Liceo de Barcelona, pero la prematura muerte del Maestro vino a frustrar aquellos propósitos.

De las indicadas ocho óperas conocemos íntegramente las partituras de "La fidanzata corsa" y "Romeo y Julieta" y de ellas y de sus autores vamos a ocuparnos seguidamente.

* * *

LA PARTITURA DE "LA FIDANZATA CORSA"

Cuando el Maestro Andreu escribió "La fidanzata corsa", hallábase en el apogeo de sus portentosas facultades creadoras. Tenía 42 años y, según parece, trabajó en ella alrededor de medio año.

Fue la "prima donna" Albina Stella de Laneuville, esposa del barítono Emilio de Laneuville, director de la Compañía de Opera que debutó en nuestro teatro el 29 de setiembre de 1.845 y que prolongó sus actuaciones hasta febrero de 1.847 con solo una interrupción de menos de dos meses, la que sugirió a nuestro compositor el asunto de "La fidanzata corsa" para que lo musicara.

Dicho argumento había sido también escogido por el célebre compositor italiano Paccini para componer una ópera de idéntico título que fue estrenada en el Teatro Principal de Barcelona el 18 de agosto de 1.848, o sea dos años más tarde que lo fuera la del maestro mahonés. "La fidanzata corsa" de Paccini tuvo por intérpretes a los famosos artistas la Ravello, Aurora Vallesi, el gran Tamberlick junto a los Derivis, Giuseppe Lodi, Morelli, Gómez y Martorell.

El Maestro Andreu se puso a trabajar en la nueva ópera con tanto entusiasmo y laboriosidad que en un par de meses tenía lista la partitura melódica. Trabajó dos o tres meses más en la armonización y orquestación cuyas copias y partecillas para la orquesta realizó de su puño y nota, así como la partitura íntegra, trabajo enorme y agotador. La partitura fue inmediatamente estudiada y ensayada por la Compañía del Sig. Laneuville que la acogió con vivo interés quedando todos los artistas maravillados ante la belleza de aquellas páginas musicales escritas por nuestro eminente paisano.

El estreno, que revistió gran solemnidad, tuvo lugar en pleno verano, el 5 de julio de 1.846 detalle que no fue óbice para que el coliseo registrara un lleno impresionante. Los artistas italianos que componían la Compañía de D. Emilio de Laneuville, si bien no habían alcanzado la fama de aquellos que estrenaron en Barcelona "La fidanzata corsa" de Pacini, eran cantantes de indudable categoría. Albina Stella de Laneuville, de la Academia Filarmónica de Bolonia, era una soprano de facultades poco comunes y de sensibilidad artística muy acusada. Sobresalían asimismo su marido, barítono de cálida y expresiva voz, el tenor Bianchi, la contralto Tessari y el bajo Daddi.

El éxito obtenido fue ruidoso y la obra fue cantada diez veces aquella temporada siendo ofrecida al Maestro una corona de plata despues de la tercera representación y obsequiado con una serenata por los artistas, a los que se unió numeroso público. Dirigió las representaciones el Maestro Carlo di Giorgis, por cierto notable violinista fallecido en diciembre de 1.876 en Ciudadela. El total de representaciones alcanzadas por "La fidanzata corsa" en nuestra ciudad y en distintas temporadas, es de veintiseis.

Y ahora, pasemos a un análisis de la partitura de esta ópera que gozó de tanta popularidad entre nuestros antepasados, fama que no se ha extinguido pese a los ciento veintiocho años transcurridos desde su estreno.

En la sección musical de nuestra Biblioteca Pública existe un libreto de la ópera que comentamos en cuya portada puede leerse el título "La fidanzata corsa" y en la contraportada figura una inscripción a tinta que dice: "Reg. por un amigo de la Biblioteca. 1897". La segunda portada dice: "La desposada corsa" Melodrama trágico en 3 actos, por Salvador Camarano traducción libre del original italiano que se ha de representar en el

teatro de esta ciudad. Puesto en música por el Maestro D. Benito Andreu Pbro. Año de 1,846. Mahón. Imprenta de D. Pablo Fábregues. ” A continuación va el argumento de la ópera, cuya acción pasa en Córcega en el siglo XV.

La partitura está escrita en dos volúmenes que se conservan en buen estado y que también se hallan en dicha sección musical de nuestra Biblioteca Pública. En uno está el acto primero y en el otro los actos segundo y tercero. El papel pautado, de calidad inmejorable, es de doce pautas, apaisado y por su consistencia se asemeja al pergamino. La copia del Maestro, inconfundible por lo pulcra, clara y de una rara elegancia, hace la lectura musical más fácil y diáfana. Muy raramente obsérvanse correcciones. Los títulos de los trece números de que consta la ópera, hállanse escritos sin alardes gráficos, pero muy claramente. Todas las anotaciones y observaciones, van en idioma italiano.

La orquestación consta del cuarteto de cuerda, flauta, flautín, clarinetes, trompas y trombón. La ausencia de trompetas —poco usadas entonces— de timbales y percusión, da a la orquestación una mayor dulzura por su semejanza con la orquesta de cámara, resultando alada, fluída, elegante y lírica.

La “fidanzata corsa” pertenece por entero a la escuela italiana. La gracia rossiniana, la morbidez de Bellini y Donizetti y también los acentos dramáticos verdianos asoman en sus páginas. Pero si el Maestro bebió en aquellas fuentes en cuanto a estilo, la originalidad de sus melodías y ciertos recursos técnicos que aparecen a lo largo de la orquestación, resultan inconfundibles de su personalidad. La inspiración fluye generosa en aquellas páginas de abundante vena melódica y si en algunas ocasiones las ideas y frases resultan de una encantadora sencillez, jamás llegan a ser triviales.

Para juzgar una obra escrita hace más de un siglo, es indispensable situarse en la época. Los progresos observados en la técnica musical en tan dilatado espacio de tiempo han sido de tal envergadura, que no es de extrañar que la armonía empleada entonces aparezca ahora como un tanto infantil y arcaica.

No obstante, algo hay que está por encima de tales detalles: el genio musical, la inspiración y elevación de ideas que hace inmortales a las cosas bien hechas porque la suma de sus valores intrínsecos las mantiene al margen de las inevitables caducidades de tiempo, estilos y modas.

Tales valores aparecen espléndidos en la ópera de nuestro compositor y de ahí su perennidad, de ahí que sus páginas, como las de tantos otros genios de la música, aunque amarillentas por el paso de los años, aparezcan frescas y jugosas, con una lozanía inmarchitable.

Entre algunos de los procedimientos peculiares del Maestro Andreu y que dan un sello especial a sus composiciones, resultan singularmente encantadoras las modulaciones a tonalidades próximas o lejanas a las que, sin darnos cuenta, y como por arte de magia nos vemos transportados. Poseía para esto una rara habilidad ya que con uno o dos acordes solamente, tan bien dispuestos, le eran suficientes para pasar de un tono a otro muy lejano creando así situaciones de sorpresa inefable.

Otro recurso muy querido del Maestro era el súbito pase de una melodía dulce y plácida a una situación dramática interrumpiendo el lirismo melódico con un fuerte y rotundo acorde, heraldo indicador de la nueva tonalidad. La donosura con que trató la cuerda, el partido que sabía sacar a la madera y el concienzudo empleo de las trompas así como el profundo conocimiento que tenía del manejo de las voces solistas y coros revelan cuan grande y penetrante fue su talento.

El número 1 "Preludio e Coro d'Introduzione" en compás de 4/4 y tonalidad de Re mayor, empieza con tres rotundos ataques en "fortíssimo" de la nota fundamental seguidos de armonías "pianíssimo" que a los pocos compases nos transportan en modulaciones pasajeras a mi menor, la menor y posteriormente a do mayor. Hay un diseño que se reproduce a manera de murmullo y súbitamente la frase adquiere un carácter grave.

Pizzicatos de los violines seguidos de una bella progresión conducen a un inspirado tema en el que alternan rotundos "stacattos" con nuevos "pizzicatos" y armonías que terminan con otro "pizzicato" de los contrabajos el cual sirve de introducción al Coro en compás de 6/8 en re mayor y tiempo "Allegro". El tema de este Coro es juguetón y brillante, expuesto inicialmente por los violines y la madera que van desgranando arabescos mientras las voces desarrollan la alegre melodía "Versa, versa, beviamo al ritorno". Un inesperado y rotundo acorde en si bemol mayor interrumpe súbitamente aquella alegría para dar paso a un recitativo de Piero y Leone y tras ocho compases vuelve el Coro a cantar el tema principal con el que termina el número en medio de gran euforia.

Nº. 2 – CAVATINA DE PIERO – Tras un recitativo en do mayor, bien apoyado a veces por enérgicos "stacattos" y en otras por tiernas melodias, canta el barítono su bella cavatina en 9/8, tonalidad inicial de sol menor y si bemol mayor y tiempo Andante, en cuyo transcurso los violines y la madera se entregan a ligeros diseños y acompañamientos que se ven interrumpidos por una marcha ejecutada por una Banda interna que acompaña al Coro con intervenciones de Rosa, Jacinta y Ettore que culminan en un "Allegro ma non troppo" en el que el barítono expone un nuevo motivo en si bemol mayor. Un recitativo de Ettore contestado por Piero y brevemente por el Coro, corta este número que enlaza con el

Nº. 3 – DUETTO DE ROSA Y ETTORE – Un acorde en fa mayor es el inicio del recitativo de Ettore con breves contestaciones de Rosa. Tres notas en "pizzicato" de la cuerda –mi bemol, la y re– cual tres puntos suspensivos preceden a un angustiado diseño en sol menor a cargo de los violines que sirve de apoyo a una frase de Rosa a la que sigue otro tema a cargo de Ettore subrayado por incisivos tresillos de semicorcheas de la cuerda. El compás es de 4/4 y el tiempo "Andante mosso". Acordes fuertes y trémolos

preceden al canto de Rosa "Su quel labbro in cui sperava..." al que sigue una frase en duo. Breves intervenciones del Coro, Jacinta y Leone dan paso a un "Allegro Moderato" en si bemol mayor en el que dialogan Rosa y Ettore para terminar con un vibrante duo que es rematado por cuatro compases de semicorcheas a cargo de violines y madera y otros tres compases de rotundos acordes.

Nº. 4 – CAVATINA DE ALBERTO – Una bella introducción a cargo de la cuerda, flautas y clarinetes, preparan el recitativo al que sigue una bellísima cavatina del tenor, concebida en fa menor con modulación a si bemol menor. La madera juega un importante papel en esta emotiva página musical, destacando las encantadoras intervenciones de la flauta. En "la bemol" atacan los violines un diseño a base de corchea y dos semicorcheas en cada tiempo de compasillo lo que confiere al mismo una singular gracia.

Nº 5 – SCENA Y DUETTO DE ROSA Y ETTORE – Tras un acorde fuerte en do mayor, dialogan las dos voces. Sigue un "Larghetto" en fa mayor con melodía a cargo de Rosa que es contestada por Ettore. Viene un duo y otro recitativo, terminando con diálogo de voces subrayado por ingeniosos acompañamientos de los violines.

Nº. 6 – SCENA Y SERENATA – PIERO, GUIDO, ALLESIO Y CORO – Es este uno de los números mas populares de la ópera. Escrito en do mayor y en 4/4 en su inicio para continuar en 3/4 empieza con tres compases fuertes seguidos de unas notas ligadas de la cuerda en "pianísimo". A un breve recitado de Piero siguen dos compases y medio de semicorcheas en primorosa ascenso y descenso que preparan la serenata "O giovinetta sposa" página del mas puro y lírico italianismo que no hubiese desdeñado firmar cualquiera de los mas grandes compositores del género. Contesta el coro modulando

a sol mayor, volviéndose a la tonalidad inicial. Violines y madera, especialmente los primeros, subrayan con ligeros y graciosos acompañamientos y notas trinadas, el canto de las voces. Hace un siglo, esta popular y bella página musical, conocida de todos los mahoneses, era cantada en coros, fiestas y veladas. Su popularidad continuó vigente hasta los primeros decenios del actual siglo, por lo que hemos podido hablar con personas ancianas que todavía recuerdan el motivo musical.

Nº. 7 SCENA E DUETTO FINALE – ALBERTO Y ETTORE. Con un “allegro agitato” en la menor en que los violines, en progresión que empieza “pianísimo” para ir “in crescendo” preparan un recitativo de los cantantes, empieza el número final del primer acto. Continúa la tonalidad de la menor alternando con la “do mayor”. Con un sentimiento de ira canta Ettore su “Andante maestoso” contestándole Alberto. Prosigue un apasionado duo, terminando el acto con un brillantísimo final.

ACTO II – Nº. 8 – SCENA E DUETTO. Se inicia el acto segundo con un Andante en la bemol mayor y en compás de 3/4 con acordes fuertes seguidos de un súbito “pianísimo”. Una entrecortada frase de los violines con silencios de semicorchea y trece compases 2/4 en “Allegro Moderato” y en fa mayor, dan inicio a un bello “Andante” del barítono en tonalidad de la bemol. Antes, había ya dialogado con la soprano observándose breves intervenciones de Jacinta –segunda soprano–. Sigue un duo en el curso del cual anotamos una interesantísima “fermata” a cargo de las voces. Nuevo recitativo y nueva melodía de “Piero” en fa menor al que sigue un duo de cálidos acentos que termina en el tono inicial de la bemol.

Nº. 9 – SCENA – ROSA Y ETTORE. Trátase de un andante en fa menor y un recitativo de Ettore en el que se escuchan interesantes dibujos de

la flauta y primer clarinete. Sigue un allegro que es un diálogo de las dos voces femeninas con intervenciones del Coro interno dando paso al

Nº. 10 – FINAL SEGUNDO – “Allegro agitato” interviniendo todas las voces. Viene un “andante sostenuto” en fa menor que cantan Rosa y Piero acompañados por trémolos de los violines. Luego un “Allegro vivo” a “tutti” y un “Allegro risoluto” en fa mayor en el que cabe destacar el diseño de cellos y contrabajos. Un “Piu mosso” de gran brillantez, da fin al acto segundo.

ACTO III – CUADRO PRIMERO – SCENA ET ARIA – ALBERTO Y JACINTA. Este último acto empieza con una serena introducción en si bemol menor y “Andante” en cuyo primer compás intervienen la viola, cello, bajo y trombón, iniciando su motivo los violines en el segundo compás. Tras un recitativo a cargo de las dos voces, viene un “Cantabile” en el que Alberto (tenor) desgrana una delicadísima aria en si bemol menor que nada tiene que envidiar a las más bellas páginas de Bellini y Donizetti. Sigue un “Allegro assai moderato” con un canto valiente a cargo también del tenor y acto seguido un bonito dúo. Con intervenciones del coro de pescadores termina esta página con una melodía del tenor en 3/4, frases a cargo del susodicho Coro y un “tutti” final. Mutación en la escena.

CUADRO SEGUNDO Y ULTIMO – Nº. 12 – SCENA, TERZETTO E CORO – Efectúase el juicio de la “fidanzata”. Una introducción de orquesta a base de acordes y trémolos en “fortissimo” y en tono de mi bemol a los que siguen suspiros de los violines con silencios de corchea y una melodía expuesta por la madera, da paso a un recitativo de Guido contestado por Piero, Ettore y Rosa con un “tutti” en el que destaca la soprano.

Canta Piero una enérgica frase en si bemol y "Allegro Moderato". Alternan recitativos con intervenciones "a solo" retornándose al tono de mi bemol.

Nº. 13 – RONDO FINAL – Cantan todas las voces. Sobresale el aria de tiple en re mayor y compás de 6/8 en que la artista debe hacer frente a comprometidas vocalizaciones. Tales prodigios, auténtica apoteosis de la fantasía creadora del autor que rinde así culto al mas puro "bel canto", son subrayados por ágiles diseños de la flauta que seducen por su elegancia y colorido.

Los pasajes de virtuosismo que ponen a prueba las condiciones vocales de la soprano, continúan en un brioso y alado "Allegro giusto" en re mayor deslumbrante y espectacular. Viene un "tutti" fabuloso, impresionante, que parece va a desembocar en el final, mas el compositor lo interrumpe con dos compases lentos en que las voces claman los últimos acentos de la obra, que culmina en un vibrante "Allegro" en re mayor con la orquesta tocando "fortíssimo".

El reparto que tuvo la ópera en la noche de su estreno, fue el siguiente:

| | | |
|------------------------|------------------|------------------------------------|
| <i>Alberto Doria</i> | <i>Tenor</i> | <i>Luigi Bianchi</i> |
| <i>Pedro Zampardi</i> | <i>Barítono</i> | <i>Emilio de Laneuville</i> |
| <i>Ettore</i> | <i>Contralto</i> | <i>Luisa Tessari</i> |
| <i>Rosa</i> | <i>Soprano</i> | <i>Albina Stella de Laneuville</i> |
| <i>Guido Tobianchi</i> | <i>Barítono</i> | <i>Juan Nottoli</i> |
| <i>Alegro</i> | <i>Bajo</i> | <i>Pietro Daddi</i> |
| <i>Jacinta</i> | <i>Soprano</i> | <i>M. García González</i> |
| <i>León</i> | <i>Tenor</i> | <i>Mauro Saccomani</i> |

* * *

LA PARTITURA DE "ROMEO Y JULIETA"

Cuando el joven compositor mahonés D. Antonio Mercadal y Pons estrenó en el Teatro Principal de esta ciudad su ópera "Romeo y Julieta" contaba solo veintidós años de edad. En aquella noche del 9 de febrero de 1.873 un público enfervorizado aplaudía estrepitosamente su bonita ópera. El 3 de octubre siguiente, toda la ciudad lloraba su prematura muerte ocurrida tras una penosa enfermedad que le duró solo cuarente días. Había contraído matrimonio seis meses antes con D^a. Magdalena Soler, hija de D. Julio Soler y D^a. Juana Vinent, distinguidísimas personas de la localidad.

D. Antonio Mercadal y Pons, hijo de D. Juan Mercadal Portella y nieto de D. Narciso Mercadal Panedas, ambos Alcaldes que fueron de Mahón, estudió música con el Maestro Briónes y con el Rvdo. Benito Andreu quien le tuvo por discípulo predilecto. Desde la mas temprana edad compuso obras que causaron inmejorable impresión, entre ellas una Misa y otras partituras religiosas.

Merced a la extremada gentileza de D^a. Ana Mercadal que conserva con gran cariño la partitura original de "Romeo y Julieta" así como la corona de plata con cinta de oro que con motivo del estreno y éxito obtenido por la ópera regalaron sus admiradores al joven compositor, nos fue dable examinar detenidamente la música de esta única producción lírica de tan malogrado músico. Pero antes de pasar al examen de la misma, digamos unas palabras referentes al libro, del cual poseemos un ejemplar desde hace muchos años, ejemplar editado en 1.873 en la Imprenta de M. Parpal.

El argumento de la ópera, basado en el famoso "Romeo y Julieta" de Shakespeare, había ya sido musicado por otros compositores célebres, a saber: en Barcelona se había estrenado en la temporada 1.827 - 1.828 una ópera del joven Mercadal con la del Maestro Andreu, es la de que aquella es una obra de juventud mientras que la última fue escrita en plena madurez.

Tal circunstancia no impide apreciar en las páginas del "Romeo y Julieta" de Antonio Mercadal una serie de valores como inspiración, buen gusto y sensibilidad.

Para nuestro modesto entender, es, repetimos, una ópera juvenil, romántica, ambiciosa, un poco ingenua en su contextura, carente de la técnica del músico experimentado, con bellas melodías, pero sin complicaciones armónicas. No abundan los recursos orquestales pero son de notar el buen empleo que hace el autor de los instrumentos de cuerda y madera.

Influída esencialmente por el italianismo reinante en la época y del que no se libraron otros eminentes compositores españoles, digamos que en la orquestación intervienen los siguientes instrumentos: cuarteto, flauta, flautín, clarinetes, trompas, cornetines, trombones y bombardino, o sea que el metal tiene mayor preponderancia que en la ópera del Maestro Andreu.

La partitura original está escrita en varios cuadernos en los que aparecen las voces y una reducción orquestal. En otro volumen encuadernado y de gran tamaño, hállase la partitura completa cuya copia no llegó el autor a terminar. La escritura es de una claridad y elegancia como pocas veces hemos tenido ocasión de admirar, singularmente en la partitura incompleta en cuyo volumen seguramente quiso el compositor poner en limpio la obra completa, debemos considerarlos como borradores aun cuando la pulcritud y claridad son bien notorias pese a ciertas correcciones y enmiendas introducidas posiblemente a raíz de los ensayos efectuados.

Los tres actos de que consta la ópera se dividen en nueve números musicales. Del primero destaca la "arietta" de Julieta a la que precede un "Allegro brillante" en el cual los violines preparan un bello diálogo con las voces de Julieta y Geltrude y acto seguido se ataca el vals en "la mayor" muy inspirado y airoso conteniendo el final una serie de vocalizaciones de verdadero virtuosismo para la soprano.

Muy emotivo es el duo de soprano y tenor que se desarrolla en tono de si bemol mayor interviniendo la flauta en bellos pasajes picados y también el violín y clarinete en otros dibujos interesantes.

En el final del acto primero, empiezan los trombones en tonalidad de re mayor y compás 12/8. Tras un recitado de Romeo y Tebaldo, Julieta canta un "Andante" en el que clarinetes y violines la acompañan en bonitos diseños. Interviene Capuletto y luego Mercuzio terminando con un vibrante concertante en "Allegro moderato" en 4/4 que deriva en un "Piu mosso" en 2/4.

El segundo acto empieza con un duetto de Julieta y Romeo. Tras un recitativo acompañado por ágiles motivos de los violines, Romeo canta una melodía en la mayor y en tiempo "Allegro agitato"; el canto es enérgico y tras un nuevo diálogo con la soprano termina el primer cuadro de este acto con un Allegro risoluto 2/4 en la misma tonalidad de la mayor.

En el segundo cuadro intervienen las voces de Romeo, Julieta, Geltrude y Fray Lorenzo. La música es desenvuelta siendo de destacar un bello fragmento de Romeo a continuación del cual viene un emotivo cuarteto en fa mayor y 6/8.

El tercer acto empieza con un "Allegro" en 2/4 y tono de re mayor. Tras un recitativo, Stéfano canta una romanza y acto seguido viene un coro de Capuletti y Montecchi. En un "Allegro" juguetón, cantan de forma entrecortada las voces solistas y Coro. Interviene el Duca, luego Romeo y con un concertante en que se escuchan todas las voces y coro en tonalidad de mi bemol mayor con modulaciones a sol mayor en "Allegro agitato" y 6/8 termina la obra.

Los personajes de esta bella ópera "Romeo y Julieta" del Maestro' Antonio Mercadal, son los siguientes:

| | |
|-------------------------------|------------------------|
| <i>Giulietta</i> | <i>Soprano</i> |
| <i>Geltrude</i> | <i>Contralto</i> |
| <i>Romeo</i> | <i>Tenor</i> |
| <i>Tebaldo</i> | <i>Tenor</i> |
| <i>Capuletto</i> | <i>Barítono</i> |
| <i>Mercuzio</i> | <i>Bajo</i> |
| <i>Pari</i> | <i>Barítono o bajo</i> |
| <i>Gregorio</i> | <i>Barítono o bajo</i> |
| <i>Duca</i> | <i>Barítono o bajo</i> |
| <i>Fray Lorenzo</i> | <i>Bajo</i> |
| <i>Coro Montechi</i> | |
| <i>Coro Capuletti</i> | |
| <i>Coro de Señoras</i> | |

ACTIVIDADES DEL ATENEO

Como ya viene siendo costumbre desde que por el Ayuntamiento de Mahón se iniciaron las Semanas Culturales y se encomendó al Ateneo la preparación y desarrollo de la literaria, también este año se abrió la actividad en enero con esta semana que se organizó asimismo en conjunto con el diario "Menorca" con la designación de los Protagonistas de la vida menorquina y la concesión de los premios del Ateneo y del Mateo Seguí Puntas que para escritores jóvenes convoca dicho diario.

Las conferencias estuvieron a cargo de ilustres personalidades de la vida nacional que ocuparon la cátedra del Ateneo para disertar don Juan Antonio Sagarduy acerca de la "Problemática laboral de la España de hoy", don Luis Rodríguez Ramos sobre "Asociaciones lícitas e ilícitas, y don Luis González Seara en torno a "Modernización política y social de España", no llegándose a celebrar la cuarta y última a cargo de don Ignacio Camuñas por haber carecido de la necesaria autorización gubernativa, lo que obligó a reducir el proyecto a una amable tertulia con algunos asociados. En cuanto a la cena literaria que clausura la semana tuvo en el marco del Club Marítimo una concurrencia muy numerosa y a los postres, a la vez que se difundía el fallo del premio "Mateo Seguí Puntas" para don Juan López Casasnovas y se proclamaban los protagonistas

del año entre clamorosas acogidas, se hizo pública la resolución del Jurado para los Premios Ateneo, el cual, una vez considerados los méritos de los trabajos concursantes, dictaminó no hallarles los suficientes, pero valorando el trabajo presentado por la Srta, Montserrat Cardona Goñalons, especialmente por la calidad del material aportado, concedió al mismo un Accésit con Diploma de Mérito.

La doble votación, popular y por jurados, para elección de los Protagonistas del año 1974, arrojó a través de la primera la designación del S. A. R. por Actividades Sociales, del Centro de Investigaciones Submarinas por las culturales y del Sporting Club por las deportivas; en cambio, los Jurados seleccionaron a la Asociación de Donantes de Sangre por Actividades Sociales, a nuestro Ateneo por las Culturales y al C. D. Ferrerías por las Deportivas. El trofeo con que se materializaba la distinción fue recibido por nuestro Presidente, quien expresó la gratitud de la entidad por lo que significaba de reconocimiento de una labor llevada con ritmo indeclinable y sin pausa desde 1905 hasta la actualidad.



Trofeo-Distintivo de Protagonistas culturales de la vida Menorquina, 1.974

CONFERENCIAS.— Muchas y diversas por su contenido han sido las conferencias que se han pronunciado durante el primer semestre del año y en las que ha colaborado en varias ocasiones la Obra Cultural Balear. Quede aquí constancia de los nombres de sus autores y de los temas tratados; don Andrés Murillo Tudurí, “La inmigració al terme de Maó en el quinqueni 1965–1970”; don Tomás Vidal Bendito, “Historia del espacio agrícola en Menorca”; don Félix Santos, director de “Cuadernos para el diálogo”, “La Prensa en España”; don Andrés Ferret, “Prensa Regional”; don Pedro Altares, “Cultura, libro e información”; don Ramón Folch y Guillén, “Gestió de la Natura: situació a Menorca”; ciclo sobre Ibiza en el que intervinieron don Juan Marí Cardona, “La conquesta catalana de les Pitiüsses” y



D. Miguel Cruz Hernández, Director General de Cultura Popular, con el Presidente del Ateneo ante el talayot de Trepucó.

don Francisco Parcerises, “Visió de la literatura eivissenca”; don José Verdura, “El llibre i la Cultura Popular”, presentado por don José Meliá; doña Carmen Salinas, “1975, Año Internacional de la Mujer”; don Miguel Cruz Hernández, Director General de Cultura Popular, “Cultura y contracultura”, como iniciación de los actos de celebración del setenta Aniversario del Ateneo. Don José María Quintana Petrus, “Génesi i consolidació política de la Menorca Comtemporánea”; don Peter Ropertz, “La espiritualidad como motor de la cultura española”; con-

ferencia—coloquio sobre la “Meditación trascendental, panacea universal para todas las cosas”, en la que intervinieron don Luis Moiria, doña Montserrat Albareda y don Carlos Cruz; don Victoriano Seoane, “Los menorquines en Norteamérica”, a propósito de la expedición isleña a San Agustín de la Florida” para inaugurar el monumento al Padre Camps; figura que fue estudiada posteriormente en conferencia del Rdo. don Fernando Martí Camps; don Juan Seoane Camba, “Las algas y su explotación por el hombre”; don Joaquín Carretero, “El arte como lenguaje universal”; Don Pedro Palol, “Basílicas paleocristianas de Menorca”; don Juan Cardona Mercadal, “Incidencia de la Numismática en la isla de Menorca” y doña Antonia de Rodrigo, “García Lorca en Cataluña”, además de una mesa redonda en torno a los cabildos insulares estudiados por don José Meliá, don Mateo Seguí, don Rafael Timoner, don Antonio Tarabina y don Mariano Llobet, Secretario este último del Ayuntamiento de Ibiza, y la conmemoración del Día del Libro con la presentación de “El Inhotep hallado en Torre d'en Gaumés” por don Guillermo Roselló Bordoy y “Ensayo de Bibliografía menorquina” de don Miguel Barber Barceló.

CONCIERTOS.— Una de las actividades que han ocupado principalmente al Ateneo ha sido la dedicación a la música, de la que ha sido principal mantenedor y propagador el Grupo Filarmónico, cuyo rico historial ha rebasado estos últimos meses los quinientos conciertos, habiendo encontrado en los últimos tiempos un activo colaborador en las Juventudes Musicales que vienen desarrollando una excelente actuación.

Inició la temporada el pianista don Juan Moll, al que siguieron poco después don Francisco X. Joaquín y don Angel Soler y a continuación don José Luis Puig y don José F. Pagés, para dar paso a un concierto patrocinado por el Excmo. Ayuntamiento y la Caja de Ahorros y Monte de Piedad con la actuación del pianista don Antonio Bessés. El Grupo Filarmónico rea-

nudó durante el semestre sus recitales con la ejecución del 494 de su larga y impresionante labor, tras el que inmediatamente rindió pábulo a las celebraciones tradicionales de Semana Santa con el ya acostumbrado Concierto Sacro. Pasados los días santos, prosiguieron las actuaciones con doña Catalina Ilea y doña Marilena Dobrea y la intervención del renombrado cuarteto "Collegium Novarum de Liege", seguidos por doña Ivonne Figueroa y don Josef Janqueler, la pianista María E. Navarro y de nuevo el Grupo Filarmónico que continuó exquisitas tareas, entre las que hay que remarcar con carácter extraordinario el concierto número 500 a que hemos aludido en el que participaron veinticuatro profesores juntamente con los solistas Richard Heller y Frank Mellor bajo la experta batuta del maestro son José Cardona Mercadal, acto que consiguió singular relieve dentro de la celebración del setenta aniversario de la fundación del Ateneo.

CINE-CLUB.— Incansable en sus esfuerzos, este Grupo del Ateneo se ha significado además, tanto por su constancia como por la calidad de las películas elegidas, entre las cuales hemos de registrar "Silencio y blancor", "Nosotros los niños prodigio", "La salamandra", "Sed de vivir", "Fata Morgana" y "Mi noche con Maud".

Mención especial merece el ciclo dedicado al realizador ruso Eisenstein, del que se exhibieron las películas "Tormenta sobre México", "Alexandre Vensky", "Iván el terrible", "La conjura de los boyardos", que fue precedido por una conferencia del profesor don Miguel Porter Moix, especialista indiscutible en temas cinematográficos, como también merece destacarse el "Ciclo retrospectivo" organizado con motivo del setenta aniversario y el dedicado a los "Primitivos del cine".

EXPOSICIONES.— Sin duda la máxima atracción de la

temporada en este aspecto artístico fue para el ya habitual Salón que convoca el Ateneo cada año por Primavera. Gran número de artistas, unos profesionales, otros aficionados, acudieron a esta muestra que va ganando cada año mayor entidad e importancia. Dada la numerosa participación no fue fácil la misión del Jurado clasificador, el cual, tras un laborioso cambio de impresiones y de evaluación de las obras, pronunció su fallo concediendo el Premio de Honor al artista don Francisco Poch Romeu. No menos valiosa en otro orden fue la exposición de tapices presentada por don Jorge Jové que constituyó un positivo éxito para su autor y una muestra delicada y apreciada por lo poco corriente de manifestaciones como la señalada.

Curiosidad interesante representó la exposición de fotografías sobre temas subacuáticos en la que pudieron apreciarse las singulares dotes de nuestros aficionados y que estuvo seguida de la correspondiente entrega de premios, por cuanto la muestra tuvo además el carácter de Concurso convocado por el C. I. S. M. Y como ya es costumbre, con el final del semestre y a la vez del curso 1974—75, la Escuela de Dibujo que con tanto celo y acierto viene fomentando la afición entre la juventud, culminó la temporada con una exposición de los trabajos más sobresalientes de sus alumnos.

HOMENAJE A LOS VETERANOS.— Al hablar de las diversas actividades y en la mención de determinados actos, hemos hecho referencia a la celebración del setenta aniversario del Ateneo, que se festejó con un amplio programa y que constituyó una nueva ocasión de estrechar los lazos de la familia ateneísta, convocada en torno a los más bellos afanes de superación cultural. No podía faltar en ella una particular atención para aquellos que a lo largo de siete décadas se dis-



ATENEO CIENTIFICO, LITERARIO y ARTISTICO

LXX ANIVERSARIO
Actos Conmemorativos

Mahón
 del 7 de Mayo
 al 8 de Junio
 1976

tinguieron por su permanente adhesión y probado afecto a tan noble empresa. De ahí que se prestara especial atención a probar de modo público y explícito la estima en que el Ateneo tiene a quienes se han significado por su celo, constancia y amor a la entidad y se acordara tributar un homenaje, centrándolo en los diez socios con mayor antigüedad. El acto, sencillo y emotivo, profundamente cordial, vino a poner digno remate a la celebración del aniversario y en el curso del mismo, con el arropamiento de todos los ateneístas, les fue entre-

do un recuerdo que testimoniaba su gratitud a quienes, con su ejemplaridad han dado la mejor lección de amor a la cultura.

* * *

