

El Concurso Hípico

AL reseñar el Concurso Hípico del año pasado, manifestábamos que esta fiesta podía arraigar entre nosotros, si no se desanimaban los entusiastas de estos cultos deportes. Podemos ahora decir que ha arraigado definitivamente, ya que el éxito del Concurso del presente año ha superado, si cabe, al del anterior. No ha sido menor el número de ginetes y de caballos matriculados; mayor el apoyo que se ha prestado, especialmente por el comercio de esta ciudad, a la Sección de Deportes y Excursiones del Ateneo, organizadora del Concurso; y ha habido más demanda de localidades. Todo ello obliga a repetir esta fiesta en años sucesivos, y a que para el próximo se preparen con tiempo los organizadores y los concursistas.

Una novedad simpática y realmente práctica ha tenido el de este año, y es la concesión, por el Escuadrón Cazadores de Menorca, de un premio al mejor potro de tipo hispano-anglo-árabe de dos años en adelante, nacido en la Isla e hijo de semental del Estado, y otro para la mejor yegua con su rastra. Conviene que se perpetúe la concesión de premios análogos, que contribuyen al fomento de la cría caballar. También debe procurarse relacionar nuestra Cámara Agrícola con las Comisiones militares de compra de ganado y estudiar la manera de que los ganaderos puedan criar los potros hasta los cuatro años, obteniendo un beneficio remunerador, evitando así al Estado que tenga que importar ganado caballar en la Isla, para las necesidades del Ejército, ya que existe en Menorca número suficiente de yeguas y reúne el país buenas condiciones para su sostenimiento. El Estado debe procurar además tener aquí sementales escogidos y dar toda clase de facilidades a los agricultores, a fin de que lleven sus yeguas a las paradas.

Hay que evitar que se repita el caso de presentarse y aspirar a estos premios de clase, ejemplares que no han cumplido los requisitos reglamentarios.

El domingo 19 de mayo, Pascua de Pentecostés, con un día espléndido y gran animación, dió principio el Concurso. Los palcos, en mayor número que el año anterior, ofrecían mejor aspecto, por haberse levantado su piso, luciendo así más las señoras.

A la hora señalada, con rigurosa exactitud, dió principio la *Prueba de Inauguración*, para la que se habían matriculado 25 caballos. (Obstáculos: seto chumbera, doble barra, barrera de campo, zanja, barra, barrera curva, muro de piedra, muro en cresta, barrera de campo, ría; altura máxima, 1 m.) Los recorridos fueron muy interesantes, ejecutándolos en $52''\frac{1}{5}$ el caballo que obtuvo el primer premio y en $56''\frac{4}{5}$ el que obtuvo el quinto, y sin falta los tres primeros premiados. Obtuvieron los premios: 1.º, el Profesor de Equitación del Regimiento Dragones de Montesa don Alfredo Sanz, con la yegua *Etincelle*; 2.º, el mismo, con el caballo *Vabueno*; 3.º, el primer teniente de Dragones de Numancia don Antonio Belando, con el caballo *Jaser*; 4.º, el primer teniente del Escuadrón Cazadores de Menorca don Gregorio Gallo, con el *Agitado*; y 5.º, el teniente Belando, con el *Fugitivo*.

Seguió la *Prueba Nacional*, para caballos nacidos en España, en la que se disputaba el premio del Ministerio de la Guerra. Caballos matriculados, 18. (Obstáculos: muro de piedra, barra, muro en cresta, barrera de campo, barrera curva, zanja con seto, oxer, ría, barra, chumberas, muro de madera, banqueteta; altura máxima, 1'10 m.; banqueteta, 2 m.) Se otorgaron los cinco premios por el orden siguiente: 1.º, señor Sanz con el caballo *Vabueno*; 2.º, señor Belando con el *Zarza*; 3.º, veterinario del Escuadrón Cazadores de Menorca don Fernando Osuna, con el *Ablator*; 4.º, señor Sanz con el *Dragón*; y 5.º, primer teniente de Dragones de Santiago don Ramón Muñiz, con el *Callar*. El primero hizo el recorrido en $58''\frac{1}{5}$ y el último en $1'1''\frac{2}{5}$, también sin falta los tres primeros.

La última prueba de este día fué el *Recorrido de caza*, para el que se habían inscrito 25 caballos. (Obstáculos: seto chumberas,

muro de madera, banquetta con barra, zanja con barra, muro de piedra, oxer, barrera curva, barra, muro en cresta, seto, barrera de campo, ría; altura máxima, 1'10 m.) Se adjudicaron los premios en la siguiente forma: 1.º, caballo *Vabueno*, del señor Sanz; 2.º, yegua *Etincelle*, del mismo; 3.º y 4.º caballos *Zarza* y *Fugitivo*, montados por el señor Belando; 5.º, *Agitado*, por el señor Gallo; 6.º, *Callar*, por el señor Muñiz; y 7.º, *Ablator*, por el veterinario señor Osuna. El primero y el último caballos tardaron respectivamente 1'5" $\frac{1}{5}$ y 1'34" $\frac{1}{5}$ en hacer el recorrido.

Terminaron los ejercicios al anochecer, animando el desfile de carruajes la carretera de San Luis, entre el cuartel de Santiago y la Ciudad.

El segundo día dieron principio los ejercicios a las 16, hora señalada, con igual exactitud y mayor animación aun que el primer día. Los recorridos eran más fuertes y de mayor importancia los premios, efectuándose aquellos con lucimiento y acusando una buena preparación ginetes y caballos.

En la *Prueba de Honor* se disputaron la Copa de S. M. el Rey, objetos de arte concedidos por el Capitán General, Gobernador Civil y Presidente de la Audiencia, y copas del «Salón Victoria», de don Ignacio Pasarius y del Presidente de la Sección de Deportes y Excursiones del Ateneo, por el orden indicado. Se habían inscrito 25 caballos. (Obstáculos: muro de piedra, zanja con seto, banquetta, ría, muro de madera, chumberas, barra, barra, barrera de campo, barrera curva; altura máxima, 1'10 m.) Obtuvieron los premios los siguientes señores: 1.º, profesor de Equitación Sanz, con el *Vabueno*; 2.º, veterinario Osuna, con el *Ablator*; 3.º, teniente Gallo, con el *Agitado*; 4.º, teniente Belando, con el *Zarza*; 5.º, profesor Sanz, con la yegua *Etincelle*; 6.º, primer teniente del Grupo de Artillería de Campaña de Menorca don Luis Aguilar, con el *Oleroso*; y 7.º, primer teniente del Regimiento Dragones de Numancia don Fernando Barrón, con el *Opera*. Hicieron los recorridos en 52" $\frac{3}{5}$ el primero y en 1'22" $\frac{4}{5}$ el segundo.

A los acordes de la Marcha Real, el Excmo. señor General Gobernador entregó la copa de S. M. al señor Sanz y seguidamente

el señor Presidente e individuos del Jurado hicieron entrega de los demás premios.

Siguió la *Prueba Mahón*, para la que se matricularon 25 caballos y entre cuyos premios figuraba la cantidad con que había contribuido el Comercio de esta ciudad. (Obstáculos: muro de piedra, muro en cresta, triple barra, barrera curva, chumberas, ría con barra, banqueta con barra, zanja con barra, barra, barra, barrera de campo, oxer de barra y muro, banqueta; altura máxima, 1'20 m.) El orden de los premios fué: 1.º, *Vabueno*, del señor Sanz; 2.º, *Zarza*, montado por el señor Belando; 3.º, *Ablator*, por el señor Osuna; 4.º, *Fugitivo*, por el señor Belando; 5.º, *Etincelle*, por el señor Sanz; 6.º, *Agitado*, por el teniente Gallo; 7.º, *Opera*, por el teniente Barrón; y 8.º, *Oleroso*, por el de Artillería señor Aguilar. Tardaron en hacer el recorrido 1'19" el primero y 1'59" el último, aquel sin falta.

Con la *Prueba Despedida* se terminaron las de la tarde y se completó el programa. Se disputaban en ella cinco premios los caballos que no habían ganado en anteriores pruebas. Fueron 12 los matriculados. Los obstáculos, ocho. El orden de los premios, el siguiente: 1.º, caballo *Recantón*, montado por el teniente de Artillería don Luis Morales; 2.º, *Regacho*, por el Profesor de Equitación señor Sanz; 3.º, *Raido*, por el teniente de Caballería Muñiz; 4.º, *Fia-dor*, por el veterinario señor Osuna; y 5.º, *Falucho*, por el teniente Barrón. El primero y el último caballos premiados hicieron el recorrido en 31" $\frac{1}{5}$ y en 37" respectivamente, efectuándolo sin falta los cuatro primeros.

Antes de empezar las pruebas de este día, el Jurado nombrado por el Escuadrón Cazadores de Menorca reconoció y clasificó los potros de tipo hispano-anglo-árabe y las yeguas con sus rastras que aspiraban a los premios de clase concedidos por dicho Escuadrón. Obtuvieron los premios la yegua *Turca*, del predio Matxani-gran, propiedad de don Antonio Victory, y la potranca *Palma*, hija del semental del Estado *Pagote*, perteneciente al predio Binisermeña, propiedad de don José de Vigo.

El desfile por la carretera fué tan animado como el del día anterior.

Probablemente como consecuencia de estos concursos y premios de clase se ha conseguido que, por R. O. del Ministerio de la Guerra, se haya autorizado al Escuadrón de Menorca para adquirir por compra directa cincuenta caballos en esta isla.

En vista de la animación reinante y habiendo ofrecido los concursistas que vinieron de Barcelona una copa para los de esta ciudad, se acordó celebrar un tercer día de pruebas, que fué el martes 21, disputándose en el primer recorrido dicha copa, que obtuvo el teniente de Artillería Aguilar, con el caballo *Oleroso*, y en el segundo otra copa, obsequio de los concursistas de Mahón a los forasteros, que fué ganada por el teniente Belando, con el caballo *Jaser*.

Se celebró después un interesante recorrido por parejas, y terminó la fiesta con un *Recorrido Jimkana*, en el que tomaron parte todos los concursistas, obsequiando con diferentes objetos a las señoras y señoritas que intervinieron en las pruebas, ofreciendo copas de *champagne* a los jinetes y enhebrando las agujas que estos les entregaban en el curso del recorrido.

Después de dar por terminado el Concurso de este año, llegó a esta isla el viernes 24 el Excmo. señor Capitán General del Distrito don Diego Muñoz Cobo, y deseando el Ateneo y los concursistas obsequiarle, le ofrecieron celebrar algunas pruebas, las que tuvieron lugar en la tarde del mismo día. Se efectuaron dos recorridos, disputándose los objetos ofrecidos como premios por el Capitán General y por el Grupo de Campaña de esta Comandancia de Artillería, ganando ambos el profesor señor Sanz, con los caballos *Vabueno* y *Etincelle*.

A continuación se efectuó un recorrido de a tres, terminando la improvisada fiesta con otro *Jimkana*, análogo al anterior.

Muy complacido quedó el Capitán General, ofreciendo al Presidente del Ateneo regalar una copa para el concurso del año próximo y conviniendo ambos en ponerse de acuerdo oportunamente, para procurar que vengan a ésta concursistas de Mallorca y vayan a aquella isla los de ésta.

Definitivamente terminó con tan agradable fiesta la que con justicia podríamos llamar semana hípica de Mahón.

Todos los que en ella intervinieron, Comité de honor, Jurado, concursistas y organizadores, antes de separarse celebraron animado banquete en el local que en Calafiguera, orilla del puerto, posee la Junta Provincial de la Liga Marítima Española. En él se inició la idea de combinar el Concurso del año próximo con algunos festejos marítimos, para hacer más agradable la estancia de los concursistas forasteros en esta ciudad.

Confiamos en que todos estos proyectos llegarán a ser una realidad.



Memoria reglamentaria

leida por el Secretario general don Antonio Mir Llambias en la Asamblea general de la Cámara Oficial Agrícola de Menorca celebrada en Mercadal el día 2 de junio de 1918.

SEÑORES:

EN cumplimiento de lo dispuesto en los Estatutos por que se rige esta Cámara, he redactado la Memoria de los trabajos realizados durante el finido ejercicio, la que me honro en someter a la aprobación de esta culta Asamblea.

El año agrícola que empezó en septiembre último se caracteriza por la escasez de lluvias de otoño, lo que ocasionó una falta de pastos tempranos, que hubiera puesto en peligro la vida de nuestro ganado a no ser por los cuidados que se le prodigaron. Esto ocasionó un gasto muy superior al normal, por la carestía de los productos aptos para pienso; y en consecuencia, quedó mermado en notable cantidad el beneficio de la venta de reses y de la fabricación de queso, a pesar de los anormales precios de todos los artículos a consecuencia de la guerra mundial.

Por lo que respecta a los sembrados, y principalmente al trigo, cabe esperar una buena cosecha, gracias a las lluvias abundantes en invierno y primavera, y sobre todo a no haberse extendido mucho la *Cecidomya tritici* (*Cuc*, como se dice vulgarmente), lo que

explicamos por la notable nevada de diciembre último y por las lluvias abundantes en primavera. En cambio, la persistencia de estas lluvias ha perjudicado los cultivos conocidos por *estivadas* y las plantas de huerta.

Durante el ejercicio que acaba de terminar, la Junta directiva ha tomado diversos acuerdos, siendo los más importantes los que tienen por objeto la defensa de los intereses de la agricultura y de la ganadería, desgraciadamente amenazados por quienes, sin razón ni motivo, han puesto trabas al comercio de los productos agropecuarios, no solo entre unas y otras provincias de la nación, sinó también entre pueblos de nuestra misma provincia.

Por acuerdo de 17 de octubre último, solicitamos de la Junta de Subsistencias de Menorca la libre salida de los artículos que no fuesen de primera necesidad, y que se determinase cuales, de los que lo fuesen, y en que condiciones, pueden ser objeto de embarque, rogando a la citada Junta que haga públicos sus acuerdos. Tenemos el sentimiento de hacer constar que ni siquiera merecimos contestación oficial. En 22 de noviembre y 6 de diciembre últimos se acordó solicitar, de la mentada Junta, que autorizase la salida del ganado bovino y porcino no carneable. En 27 de enero y 7 de marzo últimos se acordó solicitar de la Junta repetida que levantase la prohibición de embarcar para Palma y Barcelona los productos agrícolas y pecuarios; y en caso de no ser atendidos, telegrafiar al Excmo. señor Comisario general de abastecimientos, como así se hizo. En 17 de abril nos dirigimos al señor Gobernador de la provincia haciendo presente que en esta isla sobra carne para el consumo y que, por tanto, podría embarcarse para Mallorca. En sesión del 26 de abril solicitamos del Comisario que dispusiese que, por la Junta de Subsistencias de Menorca, no se pusieran obstáculos al embarque de reses para Palma y Barcelona. Tenemos la satisfacción de hacer constar que nuestra petición fué atendida por el indicado señor Comisario, quien autorizó la salida de las reses sobrantes. Aprovechamos la ocasión para expresar nuestro agradecimiento al Presidente de la Federación agrícola Catalana-Balear que nos prestó su valioso apoyo en este importante asunto.

Gracias a instancias tan repetidas y al laudable celo de los individuos de la Junta de esta Cámara, que han llevado nuestra representación ante la tantas veces mentada Junta de Subsistencias, hemos podido evitar, aunque en pequeña parte, los cuantiosos perjuicios que han amenazado y amenazan a la primera y más típica de las industrias menorquinas, la que tiene por base el ímprobo trabajo del agricultor, quien, cuando logra salir airoso en su lucha constante con la naturaleza, se ve vejado por aquellos que debieran protegerle por ser el más firme sostén de la nación.

Entre otros acuerdos, de índole distinta de los enumerados, figuran: El del 5 de agosto, de suplicar al Diputado por este distrito y a los Ayuntamientos de la Isla que influyan para que el Estado cree una Estación pecuaria en Menorca. El del 18 de enero solicitando de los Ayuntamientos la recomposición de los caminos de Kane y de Medina. El de 26 de abril solicitando del Excmo. señor Capitán General de Baleares que autorice a los soldados, que lo deseen, para que puedan dedicarse a la siega de cereales, puesto que en la Isla faltan brazos para esta labor, a lo que ha accedido dicha autoridad. El del mismo día recomendando a los agricultores y ganaderos que acudan a los respectivos Ayuntamientos para facilitar los datos necesarios para la estadística de ganado que se mandó hacer.

Gracias a la intervención de la Cámara agrícola pudo solucionarse, a satisfacción de todos, el conflicto surgido en octubre último entre los agricultores y los herreros rurales, motivado por la carestía del hierro y del carbón.

También en 26 de abril se acordó acceder a lo solicitado por el Excmo. señor don Salvador Castelló de venir a explicar la Semana avícola en Menorca y al efecto se abrió una suscripción para atender a los gastos que esto ocasionase.

En 20 de noviembre se reunió la Cámara en Asamblea extraordinaria para nombrar vocal contador, recayendo la elección a favor de don Juan Mesa y Vinent, por haber renunciado don Juan D. Mir y Saura.

Obligado por la falta de salud, el Presidente don José M.^a Mercadal y Pons presentó la dimisión de su cargo.

Reunida la Junta directiva en 10 de marzo último acordó, con mucho sentimiento, aceptarle la dimisión y dar al señor Mercadal un voto de gracias en nombre de la Cámara por el celo, actividad e inteligencia con que la había presidido. En vista del poco tiempo que faltaba para reunirse la Asamblea general ordinaria, decidió la Junta directiva que se encargara de la presidencia el Vicepresidente señor Conde de Torre-Saura y que, en su ausencia, le sustituyera don Guillermo de Olives Soler.

En la memoria del año anterior, el entonces Secretario don Miguel Gomila Jover hacía constar con satisfacción que el número de asociados había ido en aumento. Hoy nos congratulamos de que durante este año ha seguido engrosando el número de agricultores que han ingresado en esta asociación. Pero hemos de lamentar el que todavía sean muchos los propietarios y agricultores de la Isla que dejan de pertenecer a ella, cuando el interés particular y colectivo debiera ser sobrado aliciente para prestar su apoyo a esta Cámara que, si contara con la cooperación de todos, podría contribuir en mucha mayor escala al fomento agro-pecuario de Menorca, fin único para el que fué creada.



El mando militar de Menorca

MIENTRAS España no tenga escuadra suficiente para asegurar-nos el dominio del Mediterráneo occidental, debemos contar con que desde el instante en que se declare la guerra a potencia que pueda aspirar a la posesión de Menorca, su gobernador, incomunicado con la Península y con las otras islas, no contará para la defensa con más fuerzas y elementos que los que tenga durante la paz, aumentados con los reservistas que puede dar la isla. Esto ha sucedido siempre y continuará sucediendo. Conviene, por lo tanto, que haya constantemente en esta isla todos los recursos necesarios para que pueda defenderse por sí sola.

En los numerosos cambios de dominación que ha sufrido Me-

norca, casi siempre ha sido causa principal de su pérdida el no contar con fuerzas suficientes para la defensa. Tan sólo durante la tercera dominación inglesa hubo tropas bastantes para poder oponerse a un desembarco con esperanzas de éxito; pero precisamente aquella dominación terminó sin lucha por el Tratado de Amiens.

En el plan de reformas proyectado por el Estado Mayor Central y aprobado ya por Real decreto, se asigna a Menorca un solo regimiento de Infantería de tres batallones activos. Aun suponiéndolo permanentemente en pie de guerra, no se podrá contar para la defensa más que con 3.000 fusiles, número a todas luces insuficiente y que dista mucho del que han considerado necesario cuantos han estudiado el asunto sobre el terreno. Los pocos reservistas que puede dar la isla serán precisos para las diversas unidades de Artillería, según reconoce el mismo Estado Mayor Central.

Si para evitar el sostenimiento permanente en Menorca de la guarnición indispensable para su defensa, como ocurre en las Comandancias generales de Africa, se quisiera, modificando la ley para esta isla, sujetar al servicio de las armas en tiempo de guerra a todos los hombres útiles, podríamos disponer, tomando la décima parte de la población total que es lo corriente, de unos 4.000 soldados menorquines, entre los que estuvieran en filas y los reservistas. Aun así, después de nutrida la Artillería y los otros Cuerpos, sólo podríamos aumentar unos 1.000 fusiles al número de los 3.000 de Infantería peninsular y de las otras islas con que se dota a Menorca en el proyecto aprobado. El total seguiría siendo insuficiente para la defensa, aun contando con la aludida ley excepcional.

Se impone, pues, aumentar el número de tres batallones que se asignan a dicha isla. Hoy cuenta con cuatro que, al pie de guerra, podrían dar 4.000 fusiles; y dotando de terceros batallones a los regimientos actuales, podría llegarse a los 6.000. Verdaderamente no nos explicamos que las reformas que se intentan en Menorca se reduzcan a suprimir un batallón y un escuadrón.

Dadas las insuficientes fuerzas terrestres con que se pretende que se defienda una base naval importante, posición avanzada y aislada, que puede atacarse de revés efectuando desembarcos si-

multáneos en diferentes puntos, y aun sin entrar a discutir la situación de los tres únicos batallones de Infantería, que no podrán diseminarse sin exponerlos a ser fácilmente derrotados uno tras otro por cualquier fuerza superior que tome tierra (12.000 hombres desembarcó el duque de Richelieu para la conquista de la isla en 1756, y 16.000 el duque de Crillon en 1782); y teniendo además presentes los desastrosos precedentes históricos de las sucesivas pérdidas de Menorca, se comprende que el gobernador de ella ha de estar seriamente preocupado al menor asomo de conflicto internacional.

A esta causa de preocupación ha de añadirse aun la producida por las condiciones en que se ejerce el mando de los elementos terrestres y marítimos asignados a la defensa. Un gobernador militar, un jefe militar de la base naval y un comandante militar de la provincia marítima y capitán del puerto de Mahón, independientes entre sí, y subordinado el primero al capitán general residente en Palma, y los otros dos al comandante general del Apostadero de Cartagena, son los encargados de dirigir la defensa. Esta falta de unidad en el mando superior es muy propensa a un desastre. Y no bastaría disponer que en tiempo de guerra tomara el mando absoluto de todo el de mayor categoría residente en la isla, dependiendo los demás única y exclusivamente de aquel; lo que es necesario en campaña, debe estar organizado en igual forma y practicarse en tiempo de paz, si se han de evitar entorpecimientos y rozamientos en el momento crítico.

Otro inconveniente para el mando de Menorca es su dependencia de una autoridad superior residente en otra isla, desde la que no podrá prestarle ningún auxilio ni dirigir su defensa. Y otro, por si fueran pocos, es el arcaico juramento que se exige al gobernador de defender un solo punto de la isla.

Parece que el E. M. Central no ha abordado aún la cuestión de la defensa de nuestras posiciones navales y su organización y mando. No sabemos si esperará las consecuencias que se deriven de la actual guerra; pero si algún punto puede darse por bien dilucidado, a nuestro juicio, es este de la defensa de costas y bases navales. El

sistema empleado por Alemania para defender su litoral, el de Bélgica y sus pequeñas islas del mar del Norte, es evidente que ha producido un resultado inmejorable, a pesar del poder inmenso de la escuadra inglesa. Por lo tanto, no tenemos más que imitar en este punto a Alemania; no nos faltan oficiales que han visitado aquellos frentes marítimos y aquellas islas y conocen su organización defensiva.

No queremos ahondar en el asunto que podría despertar antagonismos, siempre injustificados ante el bien de la patria. La Junta de Defensa Nacional ha de precisar estas cuestiones, y sus acuerdos han de ser acatados por todos.

Pero sí haremos constar que cuantos escritores se han ocupado de Menorca, desde el punto de vista militar, están conformes en que la defensa terrestre de esta isla no se puede dirigir desde la de Mallorca. Podrán discrepar en si han de constituir dos Gobiernos militares independientes, o si el mando superior del Archipiélago ha de residir en Mahón, como capitalidad militar y naval impuesta por la situación y condiciones de su puerto, en si ha de ejercer dicho mando un general del Ejército o uno de la Armada. Pero lo que no creemos que nadie pruebe es que la defensa terrestre de Menorca pueda dirigirse convenientemente desde Palma, ni la probabilidad de que en caso de guerra el que ejerza el mando superior de las islas se traslade desde dicha capital a Menorca.

De todos modos conviene que se sepa siempre quien ha de ser el responsable único en caso de conflicto bélico, suceda lo que suceda, para que, pensando constantemente en esta responsabilidad, tenga a todas horas tomadas con previsión las medidas oportunas para extremar la defensa con los elementos que se han puesto a sus órdenes. Y esta responsabilidad ha de preocupar extraordinariamente a aquel en quien la patria confie la defensa de una isla que nunca ha podido nadie defender con éxito, y en la que, siempre que ha sido atacada, el que ejercía el mando ha terminado con un proceso generalmente condenatorio.

No se ha dado jamás el caso de que por la pérdida de Menorca se haya procesado al capitán general del Archipiélago, ni que éste



haya acudido nunca a dirigir su defensa, llegado el momento crítico. Y aun en tiempo de paz y ante el solo temor de que llegaran al Mediterráneo las salpicaduras de lejana guerra, dispuso un Gobierno previsor que el gobernador de Menorca se entendiera directamente con el ministro de la Guerra en los asuntos de importancia.

Ante lo que prueba la Historia; ante la realidad de los hechos cuando llega la ocasión; ante lo que ha ocurrido constantemente; ante la imposibilidad de aunar las defensas terrestres de Mallorca y Menorca, no cabe mantener la organización actual de los mandos superiores de estas islas, si se ha de atender, como se debe, a los altos intereses patrios, prescindiendo en absoluto, como se ha de prescindir cuando se trata de la defensa nacional, de los derechos históricos, de la importancia económica y general de las poblaciones, de intereses locales, de influencias y de criterios personales.

La organización decretada en 1904 tendía, como es sabido, a establecer con independencia los dos Gobiernos que constituyen la Capitanía general de Baleares. Si no se llevó del todo a término aquel proyecto, fué, por causas que no hemos de analizar, pero ajenas desde luego a los intereses de la defensa, después de dejar preparados para ello todos los organismos. Faltó quizás la energía que hubo en 1893 para suprimir Capitanías generales que no tenían más razón de ser que los recuerdos históricos. De entonces acá, en lugar de completar aquel plan, basado en la realidad de lo que ha de ocurrir en caso de guerra, más bien se ha retrocedido y parece que se tiende a retroceder aún más.

Las razones económicas abogan también por la organización racional que preconizamos. El establecimiento en Baleares de dos Comandancias generales independientes, con el personal estrictamente necesario y de las categorías precisas en sus Planas Mayores produciría al Estado una economía no despreciable.

Creemos esto conveniente, como hemos dicho, por razones militares, por razones económicas y por todo cuanto se deduce de los hechos ocurridos aquí en el transcurso de la Historia. Ignoramos si habrá quienes, opinando en contra de lo expuesto, creen mejor el mando centralizado en la capital del Archipiélago; si así fuera, sería



de desear que expusieran las razones que, a su juicio, lo justifiquen y que nosotros desconocemos, para que, en vista de ambos criterios opuestos, se pudiera deducir la solución más conveniente a los intereses patrios, único fin que debe perseguirse.

Lo que no podría admitirse sería continuar con lo existente por rutina o por cualquier clase de consideraciones ajenas a la defensa.

La división del Archipiélago en dos Comandancias generales independientes en la defensa y mandos terrestres no se opone a un mando marítimo único. Sólo cabe aquí unidad de mando en la acción naval: el almirante de la escuadra encargada del dominio del Mediterráneo español podrá ejercer el mando en jefe de esta zona, y dicha acción naval será la mejor garantía para la defensa de las islas y de la costa peninsular.

Si no contamos con barcos suficientes que nos aseguren el dominio del mar, estarán más expuestas las islas a ser invadidas, siendo, por lo tanto, más necesaria entonces la independencia en sus defensas terrestres, y debiendo tener cada gobernador o comandante general todas las atribuciones del mando superior en campaña.

Antonio Victory



Las futuras "Avenida de Alfonso XIII" y "Plaza de España"

EN la REVISTA DE MENORCA del mes de mayo de 1915, a raíz del derrumbamiento de la cuesta que constituía la calle de la Marina, ocurrido el día 1.º de dicho mes, apareció, con el título *Mahón y sus comunicaciones con el puerto*, un luminoso escrito del abogado don Pedro Ballester, en el que se hacían oportunas consideraciones y se insertaban interesantes párrafos de la *Geografía Médica de Mahón y su término*, laureada obra del médico don Lorenzo Pons Marqués, acerca del enlace de nuestro puerto con

la Ciudad, acompañando el plano de un proyecto del arquitecto don Francisco Femenías.

En el *Boletín del Ateneo*, suplemento de dicha *Revista*, correspondiente al 30 de noviembre del mismo año, se insertó la siguiente disposición de la Dirección General de Obras Públicas:

«Visto el expediente incoado a instancia del Ayuntamiento de Mahón, solicitando que se estudie y construya por el Estado una vía que enlace directamente aquella ciudad con su puerto. Vistos los favorables informes emitidos por la Jefatura de Obras Públicas y Gobierno Civil de la Provincia. Considerando que cualquier mejora en las condiciones del tráfico de Mahón, beneficia además el de toda la isla de Menorca, cuyas carreteras afluyen a aquella ciudad. Considerando que no parecen suficientes, sino al contrario muy deficientes, ninguna de las vías de acceso que en la actualidad enlazan la ciudad con su puerto, puesto que son pendientes y sus desarrollos resultan notoriamente excesivos y ofrecen además otras desventajas. Considerando que, sin prejuzgar la conveniencia de que el Estado construya la vía que se solicita, es innegable la de proceder a su estudio, no sólo por tratarse de un asunto de interés general, sino también en atención a que los recursos locales son escasos, ya que por dicha causa quedaría aplazado quizás indefinidamente el estudio de referencia, si hubiese de verificarse por cuenta de la localidad. Esta Dirección General, a propuesta del Servicio Central de Puertos y Faros, ha resuelto que por la Jefatura de Obras Públicas de Baleares se verifique el estudio y redacción del proyecto de vía que enlace directamente la ciudad de Mahón con su puerto, previa la presentación del respectivo presupuesto de gastos, que deberá ser sometida a la aprobación de este Ministerio.»

Desde entonces se ha ido haciendo el estudio y la redacción del proyecto, que, si no está terminado, debe hallarse muy adelantado, ya que tomó el asunto con el mayor interés el señor Ingeniero Jefe de Obras Públicas don Bernardo Calvet. Por otra parte, el Ayuntamiento ha reconstruido, mejorándolas considerablemente, las vías de enlace de la parte alta de las rampas que conducen al muelle con las calles Portal de Mar y Santo Cristo, y por lo tanto con el

centro de la Ciudad. Estas nuevas vías y escalinatas, con sus jardinillos, dan un hermoso aspecto a la gran plaza que ha resultado del derribo de todo un costado de la antigua calle del Arco, contrastando con el miserable que ofrecen las Rampas de la Abundancia y Vieja, que desde el desembarcadero de los vapores correos conducen a aquella.

Hora es ya de que se ocupe el Ayuntamiento, y se preocupe la Ciudad entera, de iniciar y seguir con constancia los trámites y trabajos necesarios, a fin de que el Estado construya la avenida para carruajes que ha de enlazar el indicado punto del muelle con las nuevas vías construidas y con la plaza del Carmen, y por consiguiente con el centro de la ciudad y carreteras que de ella parten para Villa-Carlos, San Luis, San Clemente y Ciudadela y demás pueblos de la Isla.

Tanto por el desarrollo sinuoso que ha de tener dicha avenida para salvar la diferencia de nivel entre el muelle y la plaza del Carmen, como para poder decir al Estado que la ciudad no enlaza con su puerto y pedirle en consecuencia que tome a su cargo la construcción de la nueva vía que ha de unirlos, es preciso que el Ayuntamiento expropie y derribe las antiestéticas y antihigiénicas edificaciones existentes en las cuestas Vieja y de la Abundancia, dejando libres los escarpados que limitan el barranco en el que se ha de desarrollar la avenida en proyecto.

Para el objeto indicado no es preciso que entren en la expropiación los almacenes que forman la manzana situada frente al muelle de los vapores, que son precisamente los de más valor, ni la Aduana y Cuartel de Carabineros; sin perjuicio de que más adelante deban desaparecer también para completar la obra. La existencia de edificaciones en el muelle es compatible con la falta de enlace entre éste y la Ciudad. Se trata sólo de las dos docenas de almacenes que, con la capilla de San Pedro, se hallan propiamente en las aludidas rampas. Exceptuando dos o tres de ellos, los demás no valdrán, unos con otros, más allá de dos mil quinientas pesetas cada uno. En total, habría que expropiar por valor de sesenta o setenta mil pesetas, y si se quiere exagerar, para asegurarnos, supon-

dremos que el Ayuntamiento habrá de gastar unas cien mil pesetas, de parte de las cuales podrá resarcirse con la venta de los materiales procedentes de los derribos. No es cosa imposible, ni mucho menos; ni siquiera supone un sacrificio considerable para el municipio de una ciudad de cerca de veinte mil almas, comparado con la importancia de la mejora que se obtendría. Con ella había de ganar el aspecto general de Mahón un ciento por ciento, en su ornato e higiene, precisamente en la parte que primero se ve al desembarcar en nuestro puerto, además de la comodidad de poder subir en carruaje a la población en pocos minutos y por vías anchas y cómodas.

Figura aun en el nomenclátor de calles y plazas de la ciudad la calle de la Marina, de la que no queda ya ni rastro. Por otra parte, la única acera existente de la antigua calle del Arco, cierra hoy la gran plaza que se ha formado con la llamada de la Pescadería y el espacio resultante de la desaparición de las citadas calles de la Marina y del Arco. Un forastero que quisiera seguir la numeración de las casas de dicha plaza, se encontraría con que la del costado que mira al Este no corresponde con la de los otros frentes, ni es seguida, como ocurre en todas las plazas, sino que solamente figuran en ella los números pares; y es que conservan aquellas casas los números correspondientes a uno de los lados de una calle que ya no existe. Debe, pues, rectificarse la numeración, dar un solo nombre a toda la plaza, y eliminar del nomenclátor las desaparecidas calles de la Marina y del Arco.

En mi artículo *Plazas, calles y caminos*, inserto en la REVISTA DE MENORCA de febrero de 1917, reproducido en la prensa diaria y tomado en consideración por nuestro Excmo. Ayuntamiento, propongo y justifico los nombres de *Avenida de Alfonso XIII* y *Plaza de España* que deben darse a la proyectada vía de enlace y a la plaza a que me he referido. Claro está que aquel nombre no ha de ponerse hasta que la avenida esté construida o en construcción; pero el de la plaza conviene adoptarlo inmediatamente, rectificando la numeración de las casas, para que desaparezcan las anomalías que he expuesto.

Una vez más repetiremos que el Ayuntamiento no se debe limitar a tomar el acuerdo, sino que a este ha de seguir inmediatamente la ejecución; si no se ha de hacer así, vale más no acordarlo. Hoy, por ejemplo, no sabemos ya si a cierta plaza se la debe llamar *Vieja o de Colón*; el Ayuntamiento acordó este último nombre, pero las losetas indicadoras rezan el primero. Ningún forastero, por más que busque, encontrará aquí la plaza de Colón, que tampoco figura para nada en el Registro de la Propiedad.

Decídase de una vez el Ayuntamiento a encargarse y colocar las siguientes tablillas indicadoras de nombres que tiene acordado, autorizando el pequeño gasto correspondiente: *Pasaje de Juan B. Sitges, Plaza de Colón, Calle de Calabria (Doña María de los Dolores), Plaza de Augusto Miranda y Avenida de la Independencia*. De no hacerlo pronto así, se le podría acusar de negligencia.

La rotulación y numeración de vías públicas y edificios es un servicio municipal de importancia, que debe tenerse siempre al corriente. Lo que sucede actualmente aquí, puede dar lugar a confusiones lamentables y perjudiciales en los servicios de correos y telégrafos y en el Registro de la Propiedad.

No hemos de repetir ahora nuestro artículo citado que honró, tomándolo en consideración, el Cabildo municipal; pero sí haremos presente, teniendo en cuenta que los cambios de nombres deben comunicarse y anotarse en el Registro de la Propiedad, que si se adopta el de Plaza de España, hay casas de ella con fachada a la calle del Santo Cristo, y de ésta las hay que la tienen en la calle Nueva y alguna de aquella plaza la tiene también en la calle de la Arravaleta; por lo cual, a fin de que la perturbación que siempre producen los cambios de nombre durase lo menos posible, creemos que deberían ser simultáneos con la adopción del de Plaza de España, los cambios de nombres de las tres calles citadas, para las que propusimos los de *Almirante Oquendo, General Kane y Pintor Calbo*, razonándolos en aquel artículo e indicando los trámites que deberían seguirse para que fuesen aceptados con agrado y con la conformidad de la mayoría de los vecinos.

Antonio Victory

Bibliografía

El Paborde Dr. Marcos Martí y Totxo, apuntes biográficos, por el Dr. don Gabriel Vila y Anglada, Canónigo Lectoral de la Catedral de Menorca.—Mahón, 1917.—4.º, 378 páginas.

El Ateneo tuvo la satisfacción de adherirse a los festejos que Ciudadela y Alayor celebraron en noviembre del año anterior al cumplirse el tercer centenario del fallecimiento del Paborde, estando representado por el Presidente don Antonio Victory; fijó en el salón de tertulia el retrato del preclaro menorquín, junto a los de otros ilustres hijos de esta tierra, y dió oportuna cuenta en esta REVISTA de la forma en que se honró la memoria del virtuoso y enérgico sacerdote que tanto bien prodigó a sus hermanos isleños.

Además, el Ateneo se ha complacido en añadir a su biblioteca general y a la sección de obras referentes a Menorca, sendos ejemplares del excelente libro en que el Dr. Vila y Anglada acertó a hacer revivir la noble figura del Paborde.

Habiéndome ocupado de la interesante y completa biografía (que su autor titula modestamente *apuntes biográficos*) en «El Bien Público» al terminar este diario la edición del trabajo del señor Vila, me limitaré a repetir que fué una feliz idea la de investigar para reconstruir la vida de uno de los hombres que Menorca debe recordar con legítimo orgullo y con sincera gratitud.

El ilustrado Dr. Vila prestó un buen servicio a la historia y las letras menorquinas, al realizar con tan cariñoso esmero una labor que hemos de aplaudirle los amantes de nuestras glorias. Remozarlas, despojándolas del polvo de los archivos y exhibiéndolas a plena luz, es una hermosa tarea, digna de quien posee la erudición y los elevados sentimientos del Dr. Vila.

L. Lafuente Vanrrell

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

Resumen correspondiente al mes de mayo de 1918

Decadas	BARÓMETRO, EN mm Y A 0°						TERMÓMETROS CENTÍGRADOS						PSICRÓMETRO		
	Altura media	Oscilación media	Altura máxima	Fecha	Altura mínima	Fecha	Oscilación extrema	Temperatura media	Temperatura máxima	Fecha	Temperatura mínima	Fecha	Oscilación extrema	Humedad relt. media	Tensión media en milímetros
1. ^a	756.9	0.5	764.6	2	749.7	6	14.9	15.8	21.2	2	9.8	2	11.4	72	—
2. ^a	758.1	0.0	762.6	20	755.7	11	6.9	16.6	22.2	10	11.2	4	11.0	74	—
3. ^a	760.8	0.6	764.7	23	756.6	27	8.1	18.1	24.1	25	12.6	30	11.5	59	—
Mes	758.7	0.4	764.7	23	749.7	6	15.0	16.9	24.1	25	9.8	2	14.3	68	—

Decadas	ANEMÓMETRO										DIAS DE		DIAS DE		Lluvia total, en milímetros, en un día		Evaporación media en milímetros							
	DIRECCIÓN DEL VIENTO		FRECUENCIA DE LOS VIENTOS				FUERZA APROXIMADA				DIAS		DIAS DE		Lluvia máxima	Lluvia total, en milímetros	Lluvia máxima en un día	Evaporación media en milímetros						
N.	NE.	E.	SE.	S.	SO.	O.	NO.	Calma	Brisa	Viento	Viento fuerte	Despejados	Nubosos	Cubiertos	Lluvia	Niebla	Rocío	Escarcha	Nieve	Granizo	Tempestad	Lluvia máxima	Evaporación media en milímetros	
1. ^a	2	1	1	2	3	1	1	3	4	3	1	7	2	1	1	4	2	4	2	2	2	2	13.5	2.4
2. ^a	1	3	1	1	3	3	1	5	5	2	1	7	1	2	2	2	6	6	2	2	2	6.0	1.7	
3. ^a	4	2	3	1	1	2	1	3	6	2	1	9	2	2	2	1	4	3	2	2	2	1.0	3.6	
Mes	7	6	4	4	1	6	1	11	15	5	2	23	5	3	7	4	13	4	2	2	2	21.5	2.6	

Mauricio Hernández Ponseti.