



Adorno de proa. (Dibujo original de Monleon.)

LOS CRUCEROS ACORAZADOS

«CARDENAL CISNEROS», «PRINCESA DE ASTURIAS», Y «CATALUÑA»

Como ya repetidas veces lo he demostrado, con la maestranza española se pueden acometer todas las dificultades que se presenten en las construcciones navales, en la completa seguridad de vencerlas, no ya igualando, sino superando en la brillantez de los resultados á cuantos ejemplos de índole semejante nos ofrezcan las industrias extranjeras.

Si alguna duda pudiera quedar sobre esto á los partidarios de buena fé de que lo extranjero, por el solo hecho de ser extranjero, es siempre mejor que lo que hacemos en España, de seguro quedará desvanecida después de las pruebas de solidez á que, por desgraciados accidentes, ha sido sometido el acorazado *Princesa de Asturias*, en las cuales pruebas no sufrió el menor detrimento ni presentó la más ligera señal de debilidad barco tan admirablemente estudiado al proyectarlo y de tan segura perfección en sus obras.

No pertenecen los tres buques españoles *Cardenal Cisneros*, *Princesa de Asturias* y *Cataluña* á esa clase de cruceros de muy escasa altura de obra muerta, con las extremidades de sus cubiertas altas frecuentemente barridas por la mar y excesivamente robados de manga en estas mismas extremidades, en cuyos buques se ha querido suplir con ingeniosas y complicadas disposiciones de mecanismo, la seguridad que desde luego ofrecen los tres ya citados en las formas y dimensiones de sus cascos.

En una palabra, el *Cardenal Cisneros* y sus iguales *Princesa de Asturias* y *Cataluña*, en que todo es español (proyecto, casco y máquinas) pertenecen á la *clase de buques llamados manejables*; y si bien, como en todos los modernos, es conveniente y hasta necesario, que una vez terminado su armamento se sometan á numerosas experiencias, en puerto y en la mar, que conduzcan al más perfecto conocimiento de sus propiedades náuticas, su salvación en un temporal no depende tan exclusivamente de este conocimiento previo, como sucede con los otros ya expresados buques, en que puede decirse que todo se ha querido fiar al conocimiento completo de sus condiciones náuticas y á una especialísima habilidad, unida á una vigilancia extremada y nunca interrumpida de parte de sus comandantes; lo cual, en mi concepto, los coloca de hecho dentro de la *clase de los cruceros peligrosos*.

Si, pues, nos hallamos en posesión de pruebas evidentes de que tanto en el acertado estudio de los proyectos de los buques, como en los detalles de su construcción, nada tenemos que envidiar á los extranjeros, preciso es que todos los que nos hallamos poseídos del más justificado entusiasmo en favor de nuestra querida España, contribuyamos, hasta donde nuestras fuerzas alcancen, á que en España sea donde se construyan todos nuestros barcos y que á los obreros españoles, que tanto valen, no les falte nunca el apoyo nacional de que se han hecho siempre merecedores.

El Inspector general de Ingenieros de la Armada,
CASIMIRO DE BONA

DOS NOMBRES INMORTALES

Cual si la complexión débil y enfermiza del rey Carlos II hubiérase encarnado en la nación cuyos destinos nominalmente regía, á medida que aquel infortunado monarca, extenuado su cuerpo por lenta y constante fiebre y atenazeado su espíritu por la más grosera é inconcebible superstición, veía declinar su combatida existencia, también la nación que un siglo antes alcanzara grandeza tanta que dictaba leyes al mundo, contando con dominios tan extensos que el sol alumbraba siempre tierras en que ondeaba la enseña de Castilla, perdido el esplendor de pasados tiempos, aniquilado su poderío, anulada su influencia, mermados sus territorios y casi agotados recursos que por lo inmensos y abundosos juzgáranse inagotables, próxima parecía á perder su existencia política, falta de los