

importancia, y como establecimiento fabril é industrial, sus rendimientos resultan á la altura de los producidos por los mejores astilleros europeos.

Disponiendo de suficiente espacio para establecer á un tiempo varias gradas sobre un mar profundo, donde sin el menor obstáculo puede recorrer el mayor buque que allí se fabrique dos millas en la dirección de la grada, y con su dique de la Campana, el único en España capaz para vasos de gran tonelaje, resulta además el solo Arsenal en el litoral de la Península que pueda destinarse á las grandes construcciones.

Si á esto añadimos sus grandiosas obras civiles, como factoría de máquinas y fundición, talleres diversos y parque de armas; las hidráulicas, como son, además de los diques, las dársenas y malecones, en uno de los que está erigida poderosa machina, perfectamente cimentada para levantar los pesos más considerables, tendrá aun mayor fuerza nuestra anterior aseveración.

Ciertamente que el ingenio del hombre y su labor han tenido gran parte en estas magníficas obras, pero seguramente hubieran sido inútiles y ni se hubieran siquiera intentado, á no haber dispuesto de antemano de las excelencias de condiciones y situación de la hermosísima ría que desemboca en el golfo brigantino.

En iguales circunstancias se encuentran el resto de las rías gallegas, y ahora que se echa de ver, con nuestras guerras coloniales, la necesidad de aumentar nuestro poder naval y hacernos nación marítima, debíamos los gallegos, con la base de experiencia del Arsenal militar del Ferrol, intentar un esfuerzo de iniciativas y energías en el sentido de hacer de dichas rías el emporio de la navegación é industrias marítimas, reparando así, aunque tardamente, un error de los pasados tiempos; y esto no por interés regional, que los gallegos, aún en mejores condiciones que otras provincias, nunca hemos sido egoístas en este concepto, sino en el de mayor engrandecimiento de nuestra querida España, de quien queremos ser los gallegos hijos predilectos.

JOSÉ R. DE TRUJILLO

Capitán de Fragata.

---

## EN LAS BOTADURAS

# QUÉ CEREMONIAS SE EMPLEAN

En Inglaterra y en otros países del Norte, el buque que va á ser lanzado al agua tiene pendientes de su proa dos largas cintas de seda, una de las cuales simula que lo sostiene en la grada. De la otra cuelga una botella de Champagne.

La madrina del barco, cuando ya están ejecutadas todas las operaciones preliminares de la botadura, corta, bien con unas tijeras, bien con una azuela ó con un formón y un martillo, herramientas generalmente de plata, la cinta que aparenta sujetar la nave. Esto hace que unos pesos, que suelen estar ocultos á la vista para el mejor efecto teatral de la ceremonia, caigan inmediatamente zafando los contretes de retenida. Una vez iniciado el deslizamiento por la grada, la madrina coge presurosa la botella de Champagne y la estrella en el casco de la embarcación, bautizando á ésta con el espumoso vino.

Hay la creencia supersticiosa de que es de muy mal agüero el que la botella no llegue á romperse por torpeza de la madrina.

Cuando tal cosa ocurre, no falta jamás uno de los circunstantes que se apresure á suplir el poco acierto de la señora encargada del bautizo. Y no es la primera vez que el propio ingeniero constructor del barco, corre afanoso tras éste á fin de que por falta del obligado botellazo no caiga sobre su obra la *mala sombra*. Ni en los astilleros particulares ni en los oficiales se prescinde jamás de esta ceremonia. En cambio no se hace en los segundos, y á veces en los primeros, el bautizo religioso; la bendición.

En España, por lo contrario, esta cristiana práctica se observa rigurosamente, y no así la exótica ceremonia que va descrita. El sacerdote, dice la siguiente oración literalmente traducida del texto latino del Ritual: «Sé propicio, Señor, á nuestras súplicas, y bendice † esta nave con tu diestra santa y á todos los que en ella navegarán, como te dignaste bendecir el arca de Noé, que flotaba en el diluvio; tiéndeles, Señor, tu diestra, como la tendiste al bienaventurado Pedro cuando caminaba sobre el mar; y envía de los cielos á tu santo Angel, que la libre y la guarde siempre de todos los peligros con todo lo que en ella haya; y á tus siervos, apartándolos de la adversidad, dirígelos con marcha tranquila al puerto siempre ansiado, y dignate volverlos á su debido tiempo, llenos de gozo; al hogar, después de llevar á feliz y perfecto término todos los negocios. Tu que vives y reinas con Dios Padre en unidad del Espíritu-Santo Dios, por todos los siglos de los siglos. Amén.» Terminada esta oración, el celebrante rocía con agua bendita los costados del buque.

Que sepamos, sólo en Cádiz, en una ocasión, y en Bilbao, cuando las botaduras del *Teresa*, el *Vizcaya* y el *Oquendo*, se hizo lo de cortar la cinta y lo de estrellar la botella en el casco. Bien es verdad que en el astillero de la capital de Vizcaya solo era español el nombre. Todo lo demás, empezando por mister Palmers y concluyendo por el anglo-hispano Martínez Rivas, es Britania pura.

En el Ferrol, y en los demás arsenales igualmente, tampoco se le da madrina al buque. Reviste el acto severa sencillez.

Entre una y otra costumbre, y aunque la inglesa tiene los caracteres de vistosa é interesante, preferimos la nuestra, tanto por respeto á la tradición nacional, como porque la reputamos de más seria y desde luego más en consonancia con nuestros sentimientos religiosos.

En otro tiempo era práctica que el que mandaba la maniobra desenvainara el sable en el preciso momento de la operación, y con él en lo alto gritara ¡*Por el Rey!* ¡*Pica la retenida!*

