



UNIVERSIDAD POLITECNICA DE MADRID



0800253684

# Botadura del acorazado CARDENAL CISNEROS

Número extraordinario  
de

# EL CORREO GALLEGO



9

140

MAYER

C.D.623.821.002-28  
«Cardenal Cisneros»  
C.G.

290140

# EL CORREO GALLEGO

DIARIO MONÁRQUICO

AÑO XX

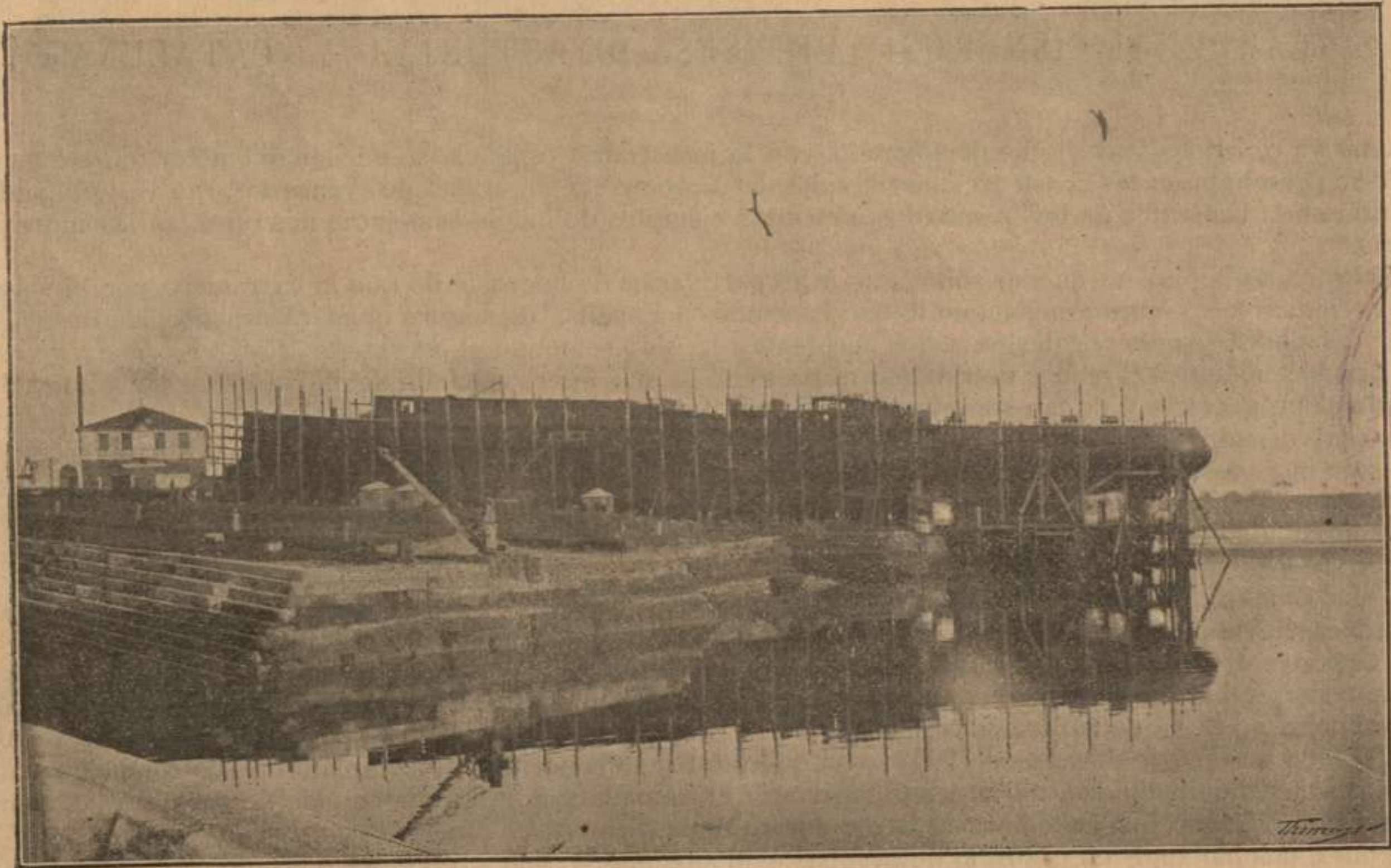
El Ferrol, 19 de Marzo de 1897.

NÚMERO ILUSTRADO

EL BARCO EN GRADA 40

ESCUELA ESPECIAL DE INGENIEROS  
NAVALES  
2775  
BIBLIOTECA

2800 253684



## VEINTE DIAS ANTES

Libre ya de la urdimbre de posteleros que aún hace pocas semanas le rodeaba ocultando su gallardía, recórtase airosa sobre su cuna de piedra la mole gigantesca que tras el bautizo de la Iglesia y entre las aclamaciones frenéticas del pueblo recibe hoy el primer beso de las aguas.

Nave arrogante, honrará en los mares el pabellón glorioso de la patria y doquiera que vaya despertará el recuerdo de este Ferrol en que ha nacido, del astillero incomparable que en ella se mira con orgullo y de cuantos, ingenieros y mastranza, en darle vida pusieron afanosos la obra de su inteligencia y el esfuerzo de su brazo.

Lleva consigo, en los grandes como en los menores detalles, el sello imborrable del Arsenal ferrolano, la perfección característica de todo lo que aquí se produce y de aquí sale.

Obreros que en él vertieron tantos sudores, que con cariños de padre en él se recrean, veránle hoy, palpitan-tes de emoción y con lágrimas en los ojos, caer magestuoso en el espejo movable de la bahía, y deslizarse gallardo entre las olas, sus desde ahora inseparables compañeras.

¡Que ellas no le traicionen y que las bendiciones del cielo le acompañen en todas sus empresas! ¡Que el Dios de los Ejércitos le reserve altos y honrosísimos hechos para prez de la Marina nacional, haciéndolo digno de su nombre esclarecido!



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 prévio, 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 evidéntísimas 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

resortes y energías que sostienen y vigorizan la vida de los pueblos. Ese precario estado á que había venido el reino, tenía que reflejarse en su marina militar, y asaz se reflejó, pues contando la España de Felipe IV con 78 navíos, denominación que ya llevaban las grandes naves en aquella época, cuando su hijo y sucesor Carlos II pasó á mejor vida, llegó á ser nula la fuerza naval de la nación descubridora de un nuevo mundo.



Mucho se hizo ya para restaurarla en el reinado de Felipe V, y mucho debía contribuir á obra tan meritoria quien en el preámbulo de la Ordenanza llamada del Infante-Almirante decía, que «la Marina y el comercio constituyen en todos los Estados el nervio que sostiene su gloria y opulencia», y ese buen ánimo del monarca sosteníalo con su genio é iniciativa el ilustre ministro Patiño, «que teniendo á su disposición el Tesoro, el dinero que no mandaba á Italia para realizar los planes de la reina, lo invertía en la construcción de buques», frase gráfica estampada por el embajador de Inglaterra en la corte de España, en carta que dirigía al duque de Newcastle, y que encerraba una gran verdad, pues el eminente estadista que habiendo manejado tantos millones no dejó ni lo suficiente para sufragar los gastos de su entierro, legó á su patria una Marina compuesta de 30 navíos, 20 fragatas y número proporcionado de buques menores.

Dos nombres vá á estampar nuestra pluma que nunca serán bastantemente ensalzados; dos nombres que infunden tan profunda gratitud cuanto respetuosa admiración; dos nombres, en fin, que en los anales patrios, como en la historia de la Marina española, debieran estar citados con caracteres de oro: Fernando VI y Ensenada. Bien conocía aquel insigne monarca las prendas que atesoraba el que fuera intendente secretario del almirante D. Felipe y en cuyo cargo acreditara sus vastos conocimientos en la política, en la administración y especialmente en el ramo de Marina, y no tardó por consiguiente en confiarle el poder otorgándole omnímoda confianza.

Fué una de las medidas adoptadas por Ensenada al tomar con diestra y vigorosa mano las riendas del Gobierno, determinar la erección de nuestro magnífico Arsenal y el de Cartagena y la ampliación y mejora del ya comenzado de la Carraca, y fijando con su natural perspicacia la atención en las fuerzas de mar y tierra de que disponían las dos naciones que á la nuestra causar podían recelo, en 1750 presentó al rey un proyecto de armamento que el ilustre ministro consideraba de urgente ejecución para evitar que España continuara sujeta á la política de esas dos potencias y por su propio esfuerzo conquistara su libertad de acción.

Haciendo el marqués de la Ensenada inseparable el engrandecimiento de España del de su Marina militar, propuso la creación de una flota de sesenta navíos y sesenta y cinco fragatas, para cuyo colosal armamento decía estaba ya acopiada gran parte de la madera necesaria en el Ferrol, Cádiz y Cartagena, quedando reunido el total en 1752; antes de ese año anunciaba que se encontrarían perfeccionadas las gradas para construir sobre ellas á un mismo tiempo veinte navíos, los que se botarían al agua á los diez meses de haberse puesto sus quillas.

A un genio organizador como el del marqués de la Ensenada, no podía ocultarse que una Marina militar no la constituyen solamente los buques, y así vemos que empezó su obra grandiosa y regeneradora creando los Arsenales; no tenía España ingenieros hábiles, y hace venir los más reputados de Inglaterra; no se contaba con personas peritas para dirigir la fabricación de jarcias y lonas, y busca y hace venir de Holanda maestros directores, montándose seguidamente en Cartagena los talleres necesarios á tales manufacturas; para el régimen y gobierno de los nuevos establecimientos marítimo-industriales, dictó instrucciones precisas y detalladas con multitud de relaciones y noticias sobre construcción, armamento y equipo de los buques; todos los múltiples y variados servicios de ramo tan complicado quedaron sujetos á reglamenta-



ASTILLERO.—UNA FRAGUA DEL TALLER DE HORNOS

ción metódica y ordenada; las compañías de guardias marinas fueron convenientemente reorganizadas á fin de obtener oficialidad suficiente é idonea para las atenciones de la nueva flota, dictándose también las providencias oportunas para aumentar las tripulaciones y mejorarlas.

Hoy que ese astillero á que dió vida el egregio marqués de la Ensenada lanza al agua el hermoso crucero *Cardenal Jimenez de Cisneros*, parécenos oportuno recordar cuanto debió la Marina al ilustre hombre de Estado que con tanto acierto, patriotismo, energía y actividad secundó los sabios planes de aquel monarca, cuyo elogio se sintetiza en el siguiente epitafio: «Yace aquí el rey de las Españas Fernando VI, óptimo príncipe que murió sin hijos, pero con numerosa prole de virtudes patrias.»

MANUEL J. MOZO,  
General Director de la Escuela Naval.



# FIESTA MARÍTIMA

En circunstancias normales, en tiempos de paz, para cualquier nación el acto de botar ó echar al agua un buque de guerra, constituye uno de los hechos más salientes en la historia contemporánea de la Marina militar, no solamente porque implica el aumento de una nueva unidad á la fuerza naval, sino también por la emoción ó interés grande que de un modo imprescindible sienten cuantos tomaron parte en su construcción.

Emoción perfectamente esplicable para los que, conociendo los riesgos consiguientes á una botadura, anhelan ver en su verdadero elemento, la mar, al hijo ó fruto de sus trabajos, cuya gestación forzosamente debe realizarse en tierra firme.

No es extraño por esta razón, que en poblaciones como la del Ferrol, esencialmente marítima-militar, donde por desgracia no son frecuentes los partos de los Astilleros, se solemnize la botadura del mayor acorazado construido en ellos, y que la ciudad entera festeje el feliz suceso, sí como es de esperar, no se presentan los entorpecimientos que amargaron no ha muchos meses las esperanzas y alegrías de los hijos amantes de Cádiz.

De la satisfacción que la nación siente por el aumento de su escuadra, del orgullo que en la Marina despierta el producto de sus Arsenales y del entusiasmo manifestado por todo el pueblo del Ferrol al ver en el agua sin detrimento alguno el casco del acorazado *Cisneros*, participa quien esto escribe, alimentando la fundada esperanza de que no terminará el presente siglo sin que del mismo astillero caigan á la mar otros buques de mayor tonelaje, siendo condición precisa que todos, absolutamente todos los elementos que constituyan su armamento, sean productos españoles; empresa fácil de conseguir y que seguramente constituirá el lema de todo ministro que tenga á su cargo la suprema dirección de nuestra marina de guerra.

El Diputado á Cortes por El Ferrol,

F. VILLAAMIL

---

## Esos son mis poderes.

Según me contó un amigo mío, de los del trípode, á cuyo cargo dejo la responsabilidad del cuento, ó historia según él, y que no discuto, tuvo, no ha mucho, singular conferencia con Fray Jiménez de Cisneros, cuyo espíritu resplandeciente de gloria, acudió solícito y atento á la terrena invitación, pues para mostrarse complaciente, bastaba que la llamada procediese de un español, aunque fuera de la clase de los chiflados.

Y así dice que le habló el espíritu del buen Cardenal:

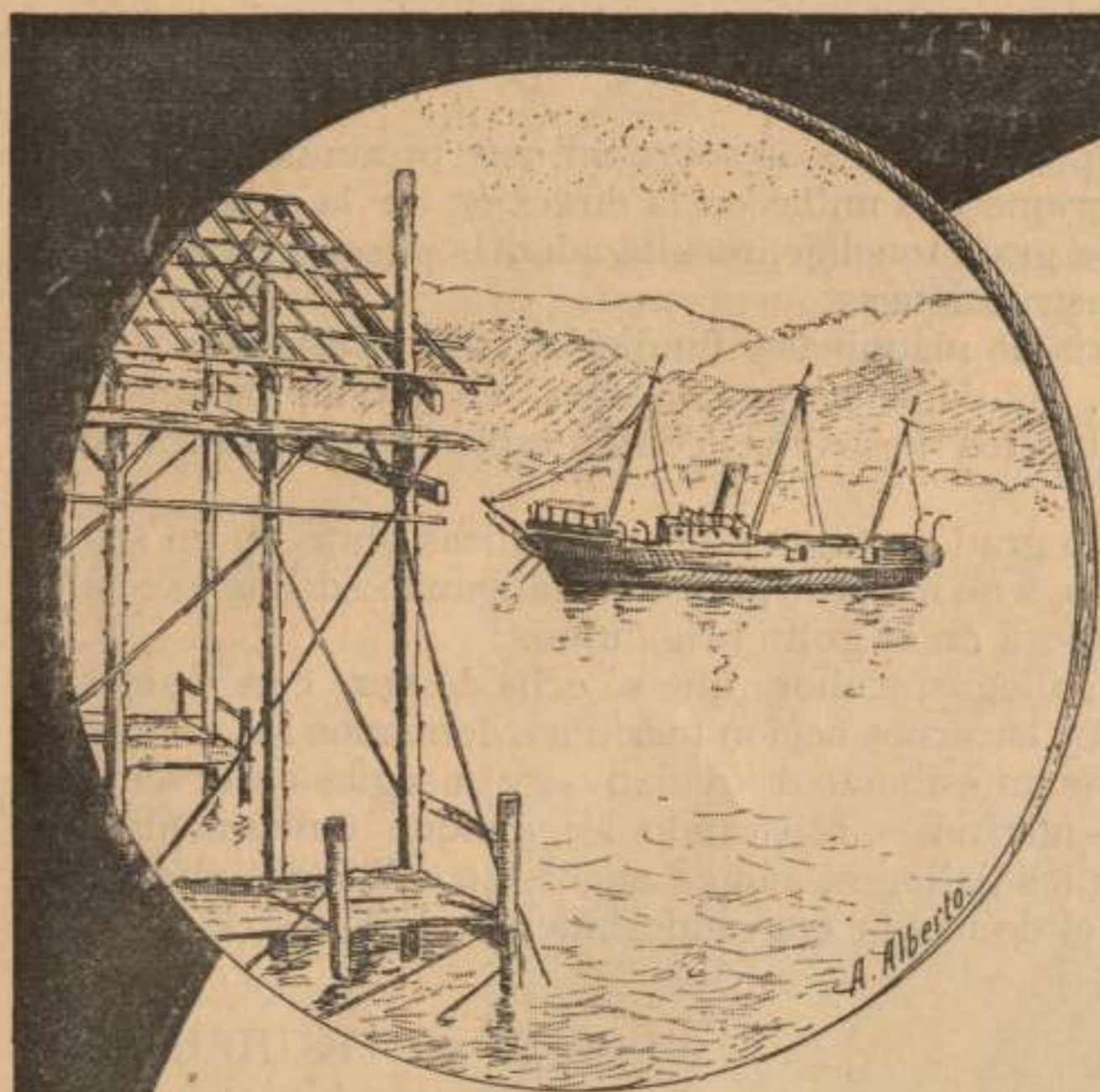
«Mientras en inefable dicha disfrutaba yo de celeste harmonía, junto al Altísimo, llegó hasta mí un descompasado ruido de martillazos en ferreo golpear, á los que el eco daba mi nombre: incitado por la curiosidad y guiado por el estrépito, bajé á la tierra, hasta dar de donde procedía aquél, que era de un puerto grande, seguro y hermoso cuánto puede desear un pueblo que aspire á hacer oír su voz en el concierto de las naciones marítimas. Allí, en la proa de enorme galera de acero, ví el signo de redención, muestra de piedad de las generaciones que nos sucedieron; y después del debido acatamiento á la cruz, á la que debí mi gloria inmortal, observé el blanco cartel con mi nombre, que lo tenía por suyo aquella galera, más grande que todas juntas fueran las que llevé un día á la conquista de Orán y con metal bastante para hacer corazas, cascos y coseletes para todas las milicias que yo armé por el Rey, cuando eché los cimientos de las fuerzas permanentes.»

«Vagando por aquella mole,—siguió el gran Cisneros— admiré la humana industria, asombrándome del modo como los hombres de hoy trabajan el duro metal, tan indómito en mis tiempos terrenales; hasta que me asomé á una barbacana y ví con gusto otra gran galera empezada, con el nombre de otro *Regente*, cual yo lo fui. Holguéme de verme en compañía de una tan excelsa dama, modelo de virtudes y patriotismo, pero pasé al otro lado y con asombro ví vacías tan hermosas gradas, las mejores de España, según rezaba un papel, que leía en alta voz un robusto mocetón del Seijo, que á la verdad me pareció de un color sobrado oscuro, hasta que caí en la cuenta de que era uno de los que por medio del fuego trabajaban el metal como si fuera cera, y que te aseguro, que si en otras partes se puede hacer tan bien, en ninguna mejor. ¿Pero como están vacías esas gradas? ¿Habéis olvidado los españoles cuales fueron mis poderes? ¿Habéis olvidado cuales fueron los de la patria en sus grandezas?»

«Llegué al castillo de popa de mi galera, allí donde pronto izaréis los colores de mi Sr. D. Fernando de Aragón, con el escudo de la Reina mi soberana, cuya unión origen de la noble España, es recuerdo que consoló mi espíritu entristecido de ver el puerto vacío de bajeles del Rey, de corsarios y de mercaderes, cuando pensé hallarlo lleno de naos y galeazas, de galeras, fustas y carabelas de las que hoy usáis, y cual con-



PUERTA DEL ASTILLERO



DESDE UNA PORTILLA

la mano del hombre ha construído dársenas, Arsenal y Astillero, que serán recuerdo permanente del inmenso poderío de España, se preparan á lanzar al agua el *Cardenal Cisneros*.

El acto de la botadura de un barco, si éste es de los monstruosos que se construyen en la época presente, produce en los que lo presencian admiración, y el ánimo se sobrecoge y experimenta cierto temor cuando inician su movimiento al deslizarse sobre las gradas esas moles de hierro; este temor desaparece en un Astillero que reúne las condiciones del de Esteiro; la solidez del terreno en que descansan las gradas, la inclinación de éstas y el ancho brazo de mar que al flotar el buque puede recorrer dan tanta garantía, que seguramente el *Cardenal Cisneros* saludará al mar con la mayor cortesía para continuar magestuoso ocupando un punto del extenso puerto del Ferrol.

Madrid 25 de Febrero de 1897.

JULIO MERÁS  
Capitán de Fragata.

## EL ARSENAL DEL FERROL Y LAS RÍAS GALLEGAS

Es la Península ibérica el territorio más avanzado de Europa sobre América en el Atlántico. Esta situación que nunca hemos sabido aprovechar á pesar de haber sido los descubridores y dominadores de este último continente, es hoy más que nunca importante con el incremento comercial de estos últimos tiempos y acortamiento de distancias que ha traído la navegación de vapor.

Las costas occidentales de la Península, donde están situadas las hermosas rías gallegas, los puertos naturales mejores y más capaces de Europa, debían haber sido desde mucho tiempo há, los de desembarque en este continente de las procedencias americanas, de haber estado ligados por vías férreas que les diesen fácil y rápida comunicación con Francia y las naciones centrales.

Repitiendo un concepto que en otra ocasión emitimos tratando de este mismo asunto, resumiremos nuestro pensamiento diciendo que la Península española es el muelle de Europa para América, y las rías gallegas las escalas que le dan acceso.

Como para corroborar la Naturaleza que tal había sido su designio, puso á relativa corta distancia de este país densamente poblado por raza económica y trabajadora, cuencas carboníferas en Asturias y de mineral de hierro en Vizcaya, como teniendo empeño en que aquellas rías fueran, al mismo tiempo que el emporio de la navegación, el emporio de las industrias marítimas.

Por yerros históricos de todos conocidos y que sería impertinente recordar aquí, nada de esto ha acontecido; por el contrario, el desgobierno y la ignorancia, atrofiando la iniciativa privada nacional, impidieron á ésta dirigir sus energías en sentido tan interesante y que hubiera seguramente evitado la decadencia de España, conservando y aumentando sus relaciones mercantiles y desenvolviendo consecuentemente su riqueza, que, á pesar de las colonias, llegó á fines del siglo XVII á la mayor postración, por la carencia absoluta de comercio marítimo; pero como el instinto de vida nacional no se extinguió á pesar de todo, al organizar en posteriores tiempos y sobre bases más modernas la defensa militar de la Península, no pudo sustraerse á la necesidad de establecer uno de los arsenales de la Marina de guerra en las rías gallegas, escogiendo como más apropósito por sus condiciones, tanto técnicas como militares, la del Ferrol, haciéndola asiento del magnífico Arsenal que hoy en ella está erigido.

Como puerto militar, es el del Ferrol la única y posible base de operaciones para la escuadra en el mar Cantábrico y golfo de Gascuña; el hallarse cortada en el Atlántico nuestra costa por la de Portugal, le hace aún de mayor

viene á nación que aprendió, ó debió aprender, que es la mar sólido cimiento de fortuna y que para sostenerla no podía contar más que con sus propias fuerzas.»

Dijo así el santo, y se despidió, no sin prometer antes, que en la buena ó mala fortuna que Dios depare á su bajel, allí estará su espíritu al pie del pendón cuyos blasones vió unir, y cuya gloria ofreció defender con los hijos de aquellos á cuyos esfuerzos unió los suyos para fundar la nacionalidad.

Y terminó la historia, dejando en ensueños esperanzas de grandezas, ligadas á un nombre, grande como el que más, entre los grandes recuerdos de la historia patria.

VICTOR M. CONCAS  
Capitán de Navío.

## ÉXITO SEGURO

Dentro de pocos días flotará un nuevo y poderoso acorazado de nuestra Marina militar.

En el Ferrol, puerto en el que la Naturaleza ha hecho un verdadero derroche para acumular cuantas necesidades puedan sentir las escuadras de todos los tiempos y en el que

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.

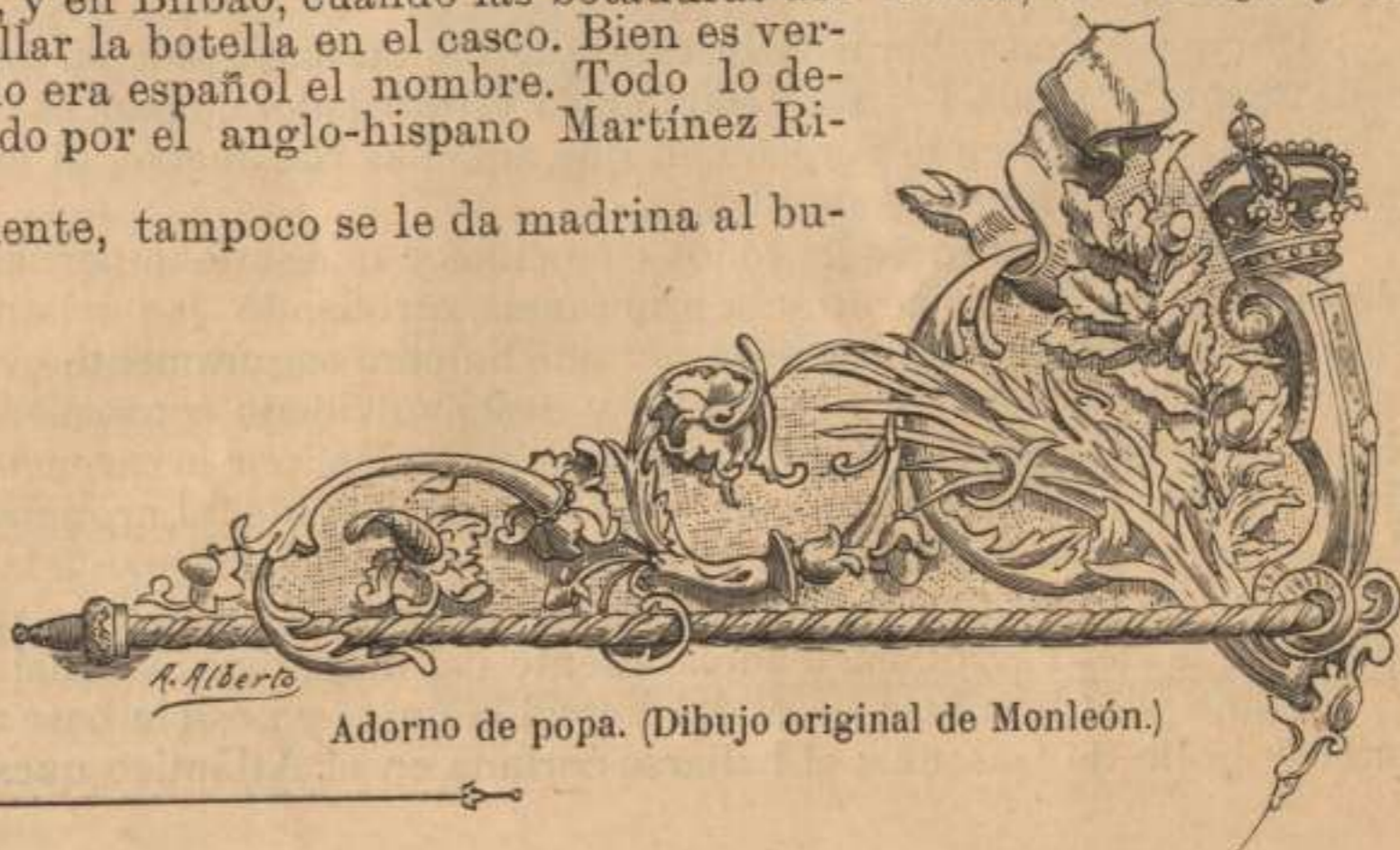
En España, por lo contrario, esta cristiana práctica se observa rigurosamente, y no así la exótica ceremonia que va descrita. El sacerdote, dice la siguiente oración literalmente traducida del texto latino del Ritual: «Sé propicio, Señor, á nuestras súplicas, y bendice † esta nave con tu diestra santa 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!*



Adorno de popa. (Dibujo original de Monleón.)



# El Capitán General

La cualidad de jefe superior del Departamento hermana el nombre del Sr. Arias Salgado con el feliz suceso de este día. Y no solo por razón de su alto cargo, sino también por su doble carácter de ferrolano y de marino, y singularmente por sus nobles afanes, cuádrale un lugar señaladísimo en la brillante página que hoy el Ferrol añade á su historia.

«Nadie con mejor voluntad que la suya—nos decía días pasados un distinguido amigo nuestro, no menos propicio siempre al bien del Ferrol;—nadie con más grandes deseos y con más ardientes entusiasmos por la prosperidad del Arsenal; ninguno más ganoso que él de protección y de justicia para este valiosísimo Establecimiento; ninguno tampoco con más anhelo de que las obras se multipliquen y la maestría se acrezca.»

Marino y ferrolano, el Sr. Arias Salgado comparte su cariño entre la institución en que sirve y el pueblo en que ha nacido. Caben por igual en su alma generosa estos dos afectos.

Como miembro de la gloriosa corporación en que tan elevado puesto alcanzó, á la que pertenecieron ayer sus mayores y pertenecen hoy sus vástagos, tiene en él la Marina un devotísimo admirador de sus grandezas históricas, un entusiasta guardador de sus prestigios y un general que desea los más grandes enaltecimientos para el poderío marítimo de la patria.

Y como nacido en el Ferrol, tierra donde duermen el sueño eterno sus mandó el vapor *Magallanes*, en Filipinas, y el bergantín *Alcedo*, buque escuela de marinería, cruzando con él por el Mediterráneo.

Ya capitán de fragata, fué á Cuba en el navío *D. Francisco de Asís*, del que era segundo comandante. En la Gran Antilla trasbordó á la *Almansa*, de segundo también, y con este buque regresó al Ferrol, entrando entonces á desempeñar el Detall del Arsenal.

Comandante de la *Berenguela* poco después de su ascenso á capitán de navío, marchó con esta fragata á Filipinas. Con ella estuvo en la apertura del canal de Suez, en cuya famosa solemnidad representó á la Marina y á la nación española.

Dejó la *Berenguela* para encargarse de la jefatura de la comisión de Marina en Lóndres, y terminado el tiempo reglamentario, nombrósele gobernador general de la isla de Fernando Poo.

A su retorno á España mandó la *Numancia*, y ascendido á capitán de navío de 1.<sup>a</sup>, pasó á encargarse de la Capitanía del puerto de la Habana.

De allí regresó al Ferrol, encargándose de la Jefatura de Armamentos del Arsenal.

Posteriormente fué vocal del Consejo de Ultramar, segundo jefe del Apostadero de Filipinas y comandante general del Arsenal de Cavite. De vuelta de Filipinas ascendió á contraalmirante, en cuyo empleo desempeñó la Dirección del Personal del Ministerio de Marina, el cargo de Consejero del Tribunal Supremo de Guerra y Marina, la Comandancia general del Apostadero de la Habana y el puesto de miembro de la Junta de defensa nacional.

Al obtener el empleo de vicealmirante se le nombró para la Capitanía general del Ferrol, donde abrigamos la esperanza que continuará durante el resto de su servicio activo.



EXCMO. SR. D. ALEJANDRO ARIAS SALGADO Y TRELLES

padres y donde ha recibido las primeras caricias de sus hijos, quisiera que estos Arsenales sin rival alcanzasen días tan venturosos como los de otro tiempo para ellos y para la Armada nacional más feliz. Que próspero el grandioso establecimiento que honra la memoria de Fernando VI, próspera y pujante se verá también la Marina.

Por eso, á estímulo de los dos grandes afectos que alientan en el respetadísimo vicealmirante que á satisfacción de todos manda el Departamento, tendrá él por una de las más dichosas de su vida la fecha de hoy.

Cuenta el general Arias Salgado cuarenta y cinco años de servicios á la patria. Navegó seis de guardia marina, y constantemente por Ultramar y la Península durante su empleo de alférez de navío. De teniente de navío

# CISNEROS

«Religioso, confesor, reformador, prelado, cardenal y regente, grande en la virtud, grande en el talento, grande en la ciencia, grande en la política, grande en la guerra, grande en el Gobierno, grande y eminente en todo.»

(LAFUENTE)

Así dice de Cisneros la Historia. Así fué él: *grande y eminente en todo.*

Pocas veces tuvo tanto acierto como cuando eligió este nombre la pluma ministerial que pone mote á nuestros barcos de guerra. Digno es el buque del egregio apellido que le dieron y digno es el apellido de tan magnífica nave. La memoria del Cardenal tendrá desde hoy sobre los mares un monumento propio de su fama y el barco sentiráse orgulloso de ostentar en letras de oro, en su popa, el recuerdo de este gran ministro de tan gran reinado.

Días fecundos para la patria aquellos en que vivió Cisneros, pasma el contemplar, desde esta misérrima pequeñez nacional á que hemos venido, la obra prodigiosa y la vitalidad exhuberante de la raza en el período de los Reyes Católicos. Una monarquía fraccionada, envuelta en discordias, conturbada por los bandos, saqueada por el pillaje, oprimida por el feudalismo, amenazada por una guerra civil más, con todos sus horrores y devastaciones, vióse casi de improviso floreciente, dichosa, dueña de un mundo, con su unidad política, religiosa y social consumada, cami-



nando al más alto grado de prosperidad y de cultura. Transformación maravillosa que hará eternos los nombres de Isabel de Castilla y de Fernando de Aragón.

Cisneros fué en aquella época que tantas y tan grandes figuras dió á la patria, un genio cuya gloria brilla con luz propia, sin que la palidezcan los resplandores con que deslumbran á la posteridad los dos excelsos príncipes sus soberanos.

Humilde de condición y por impulso de su alma consagrado al servicio de Dios, no podía él imaginarse, cuando sencillo sacerdote ejercía de abogado en los tribunales eclesiásticos de Roma, que la Providencia tenía reservado en su país el alto destino que llegó á cumplir.

La muerte de su padre hizole volver á España, consiguiendo el arziprestazgo de Ubeda y después la vicaría general de Sigüenza.

Poderoso y solicitado ya entonces, se retiró á las soledades conventuales, tomando el hábito de franciscano, pues más gustaba él de la vida contemplativa del claustro, de la pobreza y de la modestia, que de las pompas y miserias mundanas.

Guardián era del convento de Salceda, y en él se hallaba cuando la Reina Isabel, por indicación del Cardenal Mendoza, le nombró su confesor y más tarde le propuso para la mitra de Toledo.

Cuéntase que cuando de Roma llegaron las Bulas nombrándole, la soberana, que nada hasta entonces le había hablado del asunto, se las mostró risueña. Cisneros, al leer en el sobreescrito, «A nuestro venerable hermano Fray Francisco Jiménez de Cisneros, electo Arzobispo de Toledo»:

—Señora—dijole con brusquedad—estas Bulas no se dirigen á mí.

Y dejándolas sobre la mesa y sin decir otra palabra, abandonó la estancia régia y la Corte para volverse á su convento.

Envió la Reina en su busca á varios caballeros, que no consiguieron hacerle volver, y fué preciso acudir al Papa, que le dirigió una orden terminante, por él obedecida, mandándole *que aceptara sin dilación ni excusa el nombramiento.*

Muerta la Reina y al ocurrir poco des-

En la segunda Regencia del Rey Fernando fué el iniciador de la expedición á Africa: él adelantó los fondos y él en persona dirigió la conquista de Orán; pero ofendido por las desconfianzas de su soberano, regresó á su Diócesis, entregándose á obras más pacíficas, aunque no menos gloriosas.

Solo dos de ellas bastarían, á falta de otros títulos, para darle la celebridad: la fundación de la Universidad de Alcalá y la famosa edición de la Biblia Políglota, que fué el asombro de su época.

A la muerte de Fernando V quedó encargado de la Regencia del Reino. Aunque ya era octogenario desplegó tal energía, que cuando una comisión de magnates, descontentos de él, fué en son de amenaza á pedirle exhibición de sus poderes, les dijo, llevándoles á una ventana de palacio y mostrándoles las tropas y los cañones, la conocida frase de «esos son mis poderes.»

Al llegar á España el Rey Carlos I, Cisneros salió á su encuentro, pero enfermó gravemente en el camino y expiró en Roa (8 Noviembre 1517.)

Había nacido en Torrelaguna en 1436.

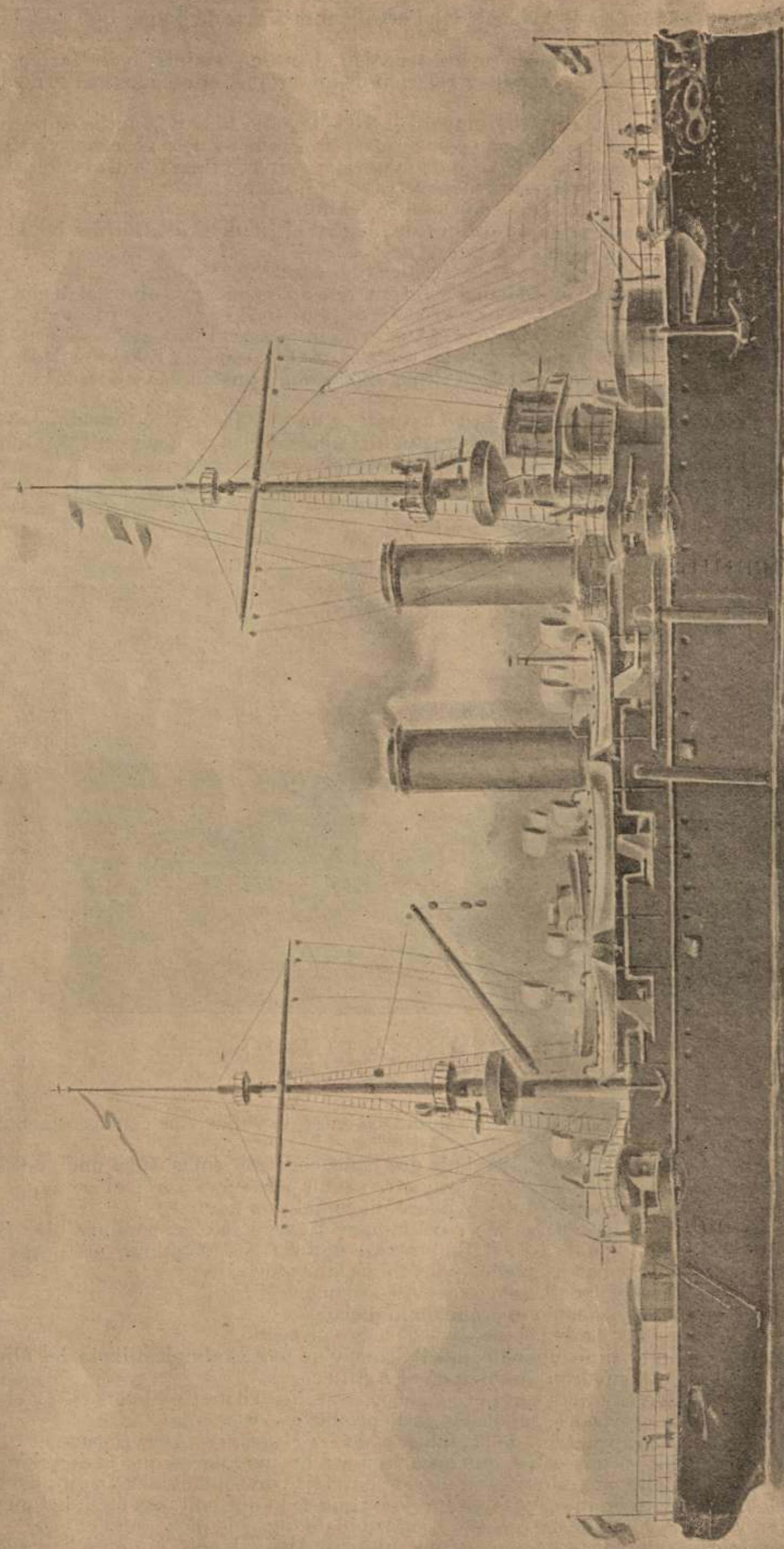


FRAY FRANCISCO JIMÉNEZ DE CISNEROS

pués el fallecimiento prematuro de Felipe el Hermoso, comenzó la vida política de Cisneros.

Fué él uno de los que compusieron la Regencia provisional, y por su consejo, á despecho de poderosos magnates y con el beneplácito de la opinión, se llamó al Rey Católico para que volviera de Aragón á encargarse del Gobierno.

En estas circunstancias y en las que les siguieron, azarosas por el estado mental de la Reina D.<sup>a</sup> Juana y las intrigas de la nobleza, Cisneros reveló de nuevo la energía de su carácter y su gran tacto político.



El «Cardenal Jiménez de Cisneros», armado.

A. Alberto  
Ferrol.

Thomsen

# EL BARCO

Es el primer acorazado que se bota en el Arsenal del Ferrol; el más grande buque que sale de las gradas de nuestro incomparable Astillero de Esteiro.

Por R. O. de 17 de Septiembre del 88, dispuso su construcción el entonces ministro de Marina Sr. Rodríguez de Arias, con arreglo á los planos, libreta de trazado y relación de materiales aprobados en 28 de Julio del mismo año.

El trazado en la Sala de Gálibos del Astillero, comenzó el 3 de Mayo de 1889 y la quilla se puso el 1.º de Septiembre del 90; pero, en rigor de verdad, las obras no comenzaron hasta que se botó el crucero *Alfonso XIII* (21 de Agosto del 91), pues la escasez de personal y la falta de materiales tuvieron paralizada la construcción.

Sabido es que más tarde sufrió por las mismas causas retrasos lamentables.

El nombre que lleva se le puso por R. O. de 23 de Octubre del 90.

Es un buque similar á los tres construidos en el Nervión, é igual al *Princesa de Asturias*, botado en la Carraca, y al *Cataluña*, en grada en Cartagena. Como ellos, es de acero.

**CARACTERÍSTICAS**—Son las principales características del *Cisneros*:

Eslora entre perpendiculares, 106 metros.—Manga en el fuerte, 18'55 metros.—Puntal hasta la línea recta del bao en la cubierta alta, 11'504 metros.—Espesor de roda y codaste, 0'200 metros.—Idem en la cubierta protectora, 0'600 metros.—Idem de la coraza, 0'300 metros.—Ancho de la misma, 1'690 metros.—Calado máximo en la línea de agua, 6'58 metros.—Espesor del blindaje de las torres, 0'300.—Desplaza 7.000 toneladas.

**MAQUINAS**.—Llevará dos juegos horizontales de triple expansión, construídas y dotadas con todos los modernos adelantos.

Desarrollarán una fuerza de 12.500 caballos con tiro natural y de 15.500 con tiro forzado. La velocidad será de 17 millas por hora, en el primer caso, y de 22 en el segundo. Cabida en las carboneras: 1.200 toneladas.

**ARMAMENTO**.—Muy semejante al del *Teresa*, el *Vizcaya* y el *Oquendo*.

Montará dos cañones de 24 centímetros y 42 y medio calibres, sistema general Guillen: uno en cada barbata.

Diez de 14 centímetros, de los cuales van cuatro en las repisas salientes (que son los reductos chicos) y los seis restantes en las portas grandes, rasgadas.

Ocho Nordenfelt de tiro rápido, de 57 milímetros, situados: dos en la plataforma de popa, dos en la de proa, dos en los reductos de popa de la cubierta principal y dos á proa, en la misma cubierta.

Cuatro cañones de 42 milímetros, repartidos, dos á cada costado del puente alto, y los otros dos sobre el cierre de las batayolas de popa, á la altura de la regala y á proa de la barbata.

Cuatro cañones Maxim, de 37 milímetros, para las cofas principales.

de lanzar torpedos y armamento de cañones de tiro rápido. Dos botes de vapor, dos canoas, seis botes (uno salvavidas) y dos chinchorros ó chalanas.

**ARBOLADURA**.—**DOTACION**.—**COSTE**.—Arbola dos palos con tres cofas cada uno: una principal para artillería, una intermediaria para proyectores eléctricos y otra menor para serviolas en el arranque del mastelero.

La dotación que llevará es de 484 hombres. Lo mandará un capitán de navío.

El cálculo de coste de este buque, listo para hacerse á la mar, á excepción del combustible, víveres y gasto de pruebas de planchas de blindaje, fué el de 14.503.944 pesetas, incluso sus máquinas, artillería con montaje, municiones, carapachos, manteletas, armas portátiles y los tubos lanza torpedos.

**MATERIALES**.—El de construcción del casco es de acero Siemens Martin.

Los blindajes son de aceros patentes (como el cromado níquelado).

Toda la faja blindada es níquelada; la de las torres es de acero cromado.

Las maderas de la cubierta son de pino amarillo, del Báltico, y de teca el almohadillado del blindaje.

Los palos, cofas y timón, se construyeron también en el Astillero.

Los materiales de procedencia extranjera son la roda, el codaste, los arbotantes de los ejes y el blindaje y redes metálicas para la defensa de los torpedos. Lo demás es de producción española.

Los materiales de acero del casco proceden de las fábricas de *La Felguera* y *Altos Hornos*.

La construcción de este buque es tan cabal, que hace honor á los ingenieros que la dirigieron y á la maestría que la ejecutó. Aun en aquello que es más secundario, se refleja con total evidencia esta perfección.

La parte exterior del casco, por ejemplo, (y la citamos por que es lo que con mas facilidad puede apreciarse) presenta una limpieza en los remaches, que parece está construido de una sola pieza todo el vaso.

Muchos y frecuentes motivos de vanagloria nos ofrece nuestro Arsenal, pero ninguno hay que supere á este de ahora y que sea más digno de ser celebrado con el entusiasmo con que nosotros lo hacemos.



TRABAJANDO A BORDO

DE FOTOGRAFÍA DE PASCUAL REY

Cuatro ametralladoras calibre de tiro de fusil, situadas sobre la regala, á proa y popa.

Total: 32 piezas, y además cinco tubos lanza torpedos con 24 de estos automóviles, iguales á los del *Alfonso XIII*.

Para la defensa de torpedos va provisto de redes metálicas sistema Bullivant, declaradas reglamentarias en la Marina de guerra española.

Embarcaciones menores.—Una lancha *Bedette*, de vapor, de 28 metros de eslora y 18 millas de andar, con aparatos

# LOS INGENIEROS

D. Manuel Hernández y Pérez.



Ingeniero jefe de 1.<sup>a</sup> clase y jefe de la sección del Astillero. Precisamente hizo ayer un año que se encargó de este cometido, en el que dió muchas pruebas de su competencia, ya de antiguo demostrada, y de su celo por la más pronta terminación del barco.

Nació en Arucas (Gran Canaria) y tiene ahora 37 años. A los veinte ingresó en el cuerpo; promovido á ingeniero 2.<sup>o</sup> el 81, vino con destino al Ferrol, donde estuvo dieciocho meses. Pasó después al Arsenal de la Carraca, y dos años más tarde á Cuba, permaneciendo allí ocho, de comandante de ingenieros del Apostadero. Desempeñaba este cargo cuando el vapor mercante *Mortera*, el mismo que echó á pique al crucero *Sánchez Barcáiztegui*, embarrancó en Nuevitás, de tal modo que su salvamento se consideraba como irrealizable, ó punto menos. Al cabo de seis meses, cuatro de ellos invertidos en constantes é ineficaces tentativas, se recurrió con escasísimas esperanzas de éxito al Sr. Hernández. Mes y medio después estaba el vapor á flote.

De regreso de Cuba estuvo en Canarias, con licencia primero y en comisión del servicio posteriormente. Terminada, vino al Ferrol á principios del 96.

Sus ascensos fueron rápidos: dos años de ingeniero segundo, tres de ingeniero primero, cinco de ingeniero jefe de segunda. Obtenido el empleo inmediato á fines del 91, hace ahora el número 11 en el escalafón.

Posee la cruz de primera del Mérito Naval.

Una de sus cualidades más distintivas es la laboriosidad. De ella, de su ilustración y de su amor al estudio, dió evidentes testimonios durante el año justo que ha dirigido las obras del *Cisneros*.

Horas estas de prueba para él, como para cualquier otro que en su caso se hallare; instantes de indecible desasosiego y de ansiedad calenturienta en que el corazón se aprieta y ahoga, réstale ya poco para que su obra tenga el anhelado remate y sus fuerzas recobren el perdido descanso.

D. José Quintana y Junco.



También activo, muy modesto, estudioso y con felices aptitudes para la ingeniería naval.

Aspirante de Marina el 84, guardia marina el 87 y alférez de navío el 90, al ascender á oficial ingresó en la Escuela de Ampliación, donde permaneció cinco años, cursando en los cuatro primeros la arquitectura marítima y en el quinto, y á su instancia, los estudios de máquinas. Terminados éstos, obtuvo el título de ingeniero naval y pasó destinado al Ferrol, á la 1.<sup>a</sup> sección (Astillero), siendo un auxiliar valiosísimo de su jefe, que tiene para él elogios muy expresivos.

Este oficial, que además reúne condiciones personales que le hacen muy simpático, tiene 30 años y es santanderino.



# EL MAESTRO



DON JUAN J. GONZÁLEZ

Ferrolano, con 47 años de práctica (once menos que los que tiene de edad), competente, celoso cumplidor de sus deberes profesionales. Habla poco, pero hace mucho. Detrás de su eterno gesto de vinagre y de su carácter serioso, casi adusto, hay un hombre de bien, dócil á todo sentimiento sano, respetuoso con sus jefes y atento con sus subordinados. Los obreros del Astillero le quieren de veras, y él por su parte les corresponde de igual modo, aunque entre unos y otro no medie ni pizca de familiaridad.

El año 50 ingresó en el Arsenal, en el Dique, con dos reales diarios. De allí pasó casi seguidamente al Astillero, y del Astillero volvió á su primitivo destino, en el taller de carpinteros de ribera.

No prometía entonces mucho el Arsenal, y el hoy maestro Huertas—apellidado por que más comunmente se le conoce—hizo varios viajes á la Habana, trabajando en el particular unas veces y en barcos de guerra otras.

El 79 reingresó en el taller de carpinteros de ribera, con el jornal, á la sazón máximo, de 3'28 pesetas. Al año hiciéronle cabo, el 81 ascendió á capataz y el 85 á tercer maestro del citado taller.

Unos meses más tarde, al operarse la transformación de los carpinteros en herreros de ribera, pasó al Astillero.

Obtenido por R. O. examen para segundo maestro y aprobado que fué en los ejercicios que hizo, ascendió á segundo y tres años después á primero.

Segundo era del taller en que hoy está cuando se botó al agua el buque anterior al *Cisneros*, el *Alfonso XIII*.

Durante el tiempo que lleva sirviendo en el Arsenal asistió, aunque no con el carácter activo que le dá hoy su cargo, á las botaduras del *Ulloa*, el *Jorge Juan*, el *Narvaez*, el *San Francisco de Asís*, la *Bailén*, la *Niña*, el bergantín *Alcedo*, la *Santa Lucía*, la *Almansa*, la *Resolución*, la *Tetuán*, la *Sagunto*, la *Navarra*, el *Paz*, el *Eulalia*, el *MacMahon*, el *Isabel II*, el *Reina Cristina* y el *Alfonso XII*. Además, á la del *Alfonso* citado.

Secundando las órdenes de los ingenieros, ha tenido parte muy señalada en las obras del *Cisneros*, como corresponde á su empleo de primer maestro.

---

## Cómo se botan los buques

---

Cómo y de qué medios se valían los antiguos constructores de buques desde los más remotos tiempos para *botarlos ó lanzarlos* al agua después de terminados los cascos, no nos ha sido posible investigarlo, aun cuando es lo más probable que no teniendo las dimensiones que en los dos últimos siglos han alcanzado, se valieran del esfuerzo animal ó del auxilio de palancas y aparejos, como se practica todavía en algunos puertos, haciendo deslizar la quilla sobre rolletes mojados ó ensebados y sentados sobre un terreno firme con inclinación bastante hacia la mar.

El procedimiento más antiguo que conocemos, empleado en el siglo pasado y hasta la mitad del presente en España, era el de la *basada de trincas*, cuya descripción, llena de detalles y razonamientos, escribió el general don Francisco Gautier, fundador del Cuerpo de Ingenieros de la Armada, que vino de Francia encargado por Carlos III de dirigir las construcciones navales del Arsenal del Ferrol.

*El arte de botar al agua los navíos*, dice aquel notable ingeniero, *tiene dos objetos: el uno es el de fabricar una cama sobre la cual consiga apoyarse el navío; y el otro el de establecer dos fuerzas, una impulsiva y otra retentiva, capaces ambas de hacer árbitro de la acción al ingeniero que manda la faena.*

Y en efecto; en el supuesto de tener una *grada* ó terreno de suficiente resistencia y de inclinación apropiada para que el buque, ya solo ó acompañado de una *cuna* ó *cama*, pueda deslizar sobre dicha grada, como todo cuerpo grave corre por un plano inclinado cuando el rozamiento debido al peso es menor que el propio esfuerzo ú otro que se le puede agregar, la maniobra de lanzamiento resulta teóricamente sencillísima.

La dificultad estriba, pues, en que el barco insista de tal modo en la grada que la *cama* ó *basada* que acompañe al buque no la deforme y que la fija entre la cual aquélla se desliza, reúna iguales condiciones, que todo el sistema esté retenido y pendiente solo de la voluntad del ingeniero para hacerlo correr y por último contar con los medios necesarios para vencer la inercia y el rozamiento en el momento preciso del lanzamiento.

La *basada de trincas* empleada hasta hace pocos años, se reducía á dos grandes largueros, *imadas*, fijos á los costados y á lo largo de la grada sobre los cuales, después de untados con sebo y jabón, debían deslizar otros largueros ó *anguilas*, unidos á los costados del barco por medio de macizos acuñados y de columnas de madera. De cada columna de un costado á la simétrica del otro y en los huecos comprendidos entre picadero y picadero, (maderos sobre que insiste el buque durante su construcción) se pasaban unas trincas de jarcia blanca cuyo objeto era levantar el barco y poder zafar los picaderos para que el buque descansase solo sobre los costados. A este fin se mojaban dichas *trincas* y al secarse todas á la vez dejaban libres por su contracción á los picaderos.

Cerca de las cabezas de las *anguilas* se colocaban unos puntales ó *llaves*, afianzando sus costados contra el firme de la grada para evitar que la *cama* ó *basada* pudiese tener movimiento en sentido longitudinal y además por unos agujeros (*groeras*) abiertos en el extremo de dichas *anguilas*, se pasaban calabrotos hechos firmes á unas fuertes columnas empotradas en la proa de la grada.

La operación del lanzamiento quedaba reducida, una vez llegado el momento, á separar los puntales laterales ó *escoras* que durante las obras apoyan al buque para que conserve su verticali-





dad y después de zafar las llaves y *picar* las retenidas con una hacha dejando el barco libre para que se deslizase con su cuna móvil sobre la fija de la grada. Cuando por efecto de la poca pendiente ó un excesivo rozamiento esto no sucedía, se valían de grandes palancas de madera, que accionadas por aparejos maniobrados por muchos hombres, caballos ó bueyes, daban el impulso necesario al buque, que aumentando progresivamente de velocidad llegaba pronto á ponerse á flote entre los vítores y aclamaciones de los circunstantes.

### Sistemas modernos de lanzamiento.

Como los esfuerzos de las trincas mojadas no eran iguales en toda la longitud del buque á medida que se efectuaba la contracción, resultaban siempre los quebrantos y desligamientos naturales en un material que, como la madera que constituía los cascos, no tiene la suficiente rigidez: esto condujo á que en Inglaterra, donde se usaba el mismo procedimiento, se reemplazaran las trincas por tornapuntas apoyadas sobre la quilla y las anguilas móviles, colocando además entre éstas y las columnas ó macizos sobre que insiste lateralmente el casco, cuñas opuestas que al apretarlas simultáneamente lo levantaban sobre los picaderos, dejándolos libres. Por lo demás, los medios de impulsión y retenida se conservaron los mismos y aun se emplean hoy en aquel país á excepción de los palancuelos, que se han sustituido por gatos ó prensas hidráulicas.

Otra reforma se ha introducido también en la basada de lanzamiento y es la supresión de las cuñas, pues los picaderos, sin necesidad de levantar el buque, se desguazan fácilmente ó se zafan sin trabajo.

En Francia y á mediados de este siglo, el ingeniero M. Le Roux introdujo modificaciones radicales en el aparato de lanzamiento, las cuales estriban principalmente en sustituir las trincas por una pieza de madera llamada *zapata*, colocada por trozos debajo de la quilla y que al igual que las anguilas laterales se desliza por una canal ó *corredera* ensebada como aquéllas. En este sistema, que aun se usa, la seguridad es indudablemente mayor que en los demás, pero los dispendios son mayores, como mayor es también el rozamiento y por consecuencia se necesita en ciertos casos un esfuerzo impulsivo superior.

En el Astillero del Ferrol, el malogrado general de Ingenieros D. Hilario Nava, puso en práctica por primera vez para el lanzamiento de la *Berenguela* un sistema nuevo y entonces aun poco usado en Francia, que si bien es el más sencillo de todos los conocidos, es el más atrevido y que mejor revela á dónde pueden llegar el cálculo y la inteligencia humana, sobre todo para poner en movimiento las grandes moles de la Marina moderna.

En este sistema, que ya es el único seguido en el Astillero de Esteiro y en los particulares de esta ría, se han suprimido las anguilas laterales móviles, y el barco, descansando con su zapata solamente sobre la corredera, por ella se desliza sin más apoyo, como un velocípedo de dos ruedas corre en línea recta y sin inclinarse ni á derecha ni á izquierda.

Al separar las escoras que por ambos costados hacen descansar al barco sobre la grada, como su centro de gravedad cae siempre dentro de la superficie de la corredera, el barco quedará en equilibrio; pero como éste podría alterarse durante el lanzamiento, se le ponen unas *almohadas* ó piezas de madera fijas al casco en la parte central para que, en el caso de inclinarse, se apoye sobre unas anguilas laterales firmes en la grada cuyas caras altas van ensebadas á fin de que el buque se deslice con el menor rozamiento posible sobre el costado en que se apoye. Generalmente las almohadas quedan separadas unos dos centímetros de las anguilas y son contados los casos en que se vean rozadas por aquéllas.

En este sistema de lanzamiento la retenida pasa por una groera de la proa de la zapata, que se refuerza con cantoneras de hierro y con planchas de cabeza sobre las que trabaja la prensa hidráulica.

Otras precauciones suelen tomarse para evitar que por cualquier causa el buque siente antes de partir, y son las *muletas*, que consisten en unos puntales que apoyados en unos tacos firmes á los costados del barco descansan sobre la grada. Las muletas que, aunque en un plano próximamente vertical, tienen una ligera inclinación hacia el mar, llevan su cabeza semicircular empotrada en una muesca de la misma forma abierta en los tacos, á fin de que al empezar á correr el buque caigan con él, para lo cual también se le da al pie la forma curva á fin de ayudar el giro. Como medios impulsivos se usa también el *disparador*, especie de puntal inclinado y apoyado contra la roda del buque en sentido de su plano diametral: apretando las cuñas del pie, los choques producidos ayudan á *despertar el barco*, como decían los antiguos, ó lo que es lo mismo, contribuyen á vencer la inercia, á cuyo fin también los antiguos mandaban á la gente que iba á bordo que diese carreras sobre cubierta para quitar la *pereza* al buque que se resistía á moverse al aplicarle los palancuelos.

Continúa empleándose hoy con el mismo objeto la *sorda* ó gran calabrote que, rodeando el barco por la proa, termina en grandes aparejos firmes á la grada y de cuyas tiras se ala para despertar el barco y sacudirlo.

### Peligros de las botaduras.

La maniobra del lanzamiento de los buques es una de las que más peligros ofrecen y de las que son capaces de poner en tensión los nervios del ingeniero de temperamento más linfático.

Una falta de resistencia imprevista en la grada, puede producir que el buque se pare al marchar, quedando en gravísimo riesgo de quebrantarse y destrozarse. La rotura de alguna pieza de importancia cuya resistencia se ha calculado de sobra, puede dar lugar á un gran fracaso, y nada digamos de una mala maniobra ó un mal tiempo cuando el barco empieza á entrar en el agua.

Aunque no siempre ofrece peligro, la repentina parada de un barco durante su lanzamiento, motivada por debilidad de la grada, por avería en la basada, por falta de materia lubricante ó por interposición entre la zapata y la corredera de algún cuerpo extraño colocado intencionalmente ó por azar, puede ser de fatales consecuencias.

Y como ni la experiencia ni el cálculo son suficientes para prevenir tales accidentes, por esto, por sentimiento natural de caridad y de compañerismo, estamos llenos de ansia al presenciar cualquier lanzamiento.

Ferrol 8 Marzo de 1897.

El Inspector de primera clase de Ingenieros de la Armada,

ANDRÉS A. COMERMA.



# EL ARSENAL DEL FERROL



En todos los tiempos que precedieron á la gobernación de nuestra Patria por la dinastía de la casa de Borbón, cuando los reyes necesitaban de la Marina de guerra, ya para la defensa de sus dominios en la Península, ya para la satisfacción de sus ambiciones de poder en busca de aventuras allende los mares, ó ya finalmente en muchas ocasiones para vengar agravios inferidos por otros pueblos á nuestra bandera, tenían que recurrir siempre al *asiento* ó contratación con los astilleros de nuestras costas, cuando no del extranjero, á fin de obtener todos los elementos necesarios para la lucha, y así se adquirían los buques y pertrechos navales, apelando frecuentemente á la fuerza ó á la autoridad del poder para embargar los contruidos ó próximos á terminarse, con notable detrimento del comercio marítimo; porque ni siempre el estipendio era proporcional al valor real de las embarcaciones, ni los perjuicios acarreados á los armadores quedaban compensados con la demora de los pagos.

Podríamos citar en apoyo de lo que decimos, muchos documentos antiguos que acreditan las deficiencias y necesidades de nuestra Marina de guerra en aquellas épocas, debido á la carencia de arsenales del Estado. *El remedio conocido*, dice el duque de Medina Sidonia en un informe dado al Rey Felipe III en 26 de Abril de 1601,

*es que el Rey construya las naos que necesite y no las tome á los particulares arruinándolos.* Prueba evidente que estaba en la conciencia de los gobernantes el que los constructores particulares, lejos de salir gananciosos con ceder sus barcos al Rey, alcanzaban graves daños en sus negocios. Por otra parte, la Nación tampoco tenía todas las garantías necesarias para la seguridad de los marinos de guerra, puesto que no existió la inspección del Gobierno hasta el año 1722, en que Felipe V ordenó á D. Antonio Gastañeta que fijase su residencia en Guarnizo para inspeccionar las naves que allí se construían por contrata.

Las razones enumeradas y la experiencia de años y aun siglos, fueron sin duda alguna las causas determinantes de que Felipe V se decidiese á crear los Arsenales bajo la dependencia inmediata de los funcionarios públicos, y al efecto expidió en 5 de Diciembre de 1726 una R. O. disponiendo la construcción de un pequeño Arsenal en la villa de la Graña, confiando la comisión al constructor D. José Arzueta y encargando de la dirección administrativa al comisario D. Jerónimo Dominguez.

Empezaron las construcciones en una de las dos gradas, cuyos restos aun hoy existen, con el navío *León*, al cual se puso la quilla por R. O. de 30 de Octubre de 1729, saliendo después otros, hasta que conociendo la insuficiencia del espacio y de los elementos aglomerados en la ribera de la Graña, el Rey D. Fernando VI ordenó que se establecieran en el *Parque de Esteiro*, que se indicaba, *cuatro gradas para construcción de navíos.*



DÁRSENA DEL DIQUE

DE FOTOGRAFÍA DE LA ESCUELA DE ARTES Y OFICIOS



En esta época, 1749, que puede contarse como el verdadero origen de los Arsenales del Ferrol, D. Jorge Juan, el *sabio español*, como le llamaban entonces en toda Europa, fué destinado á Inglaterra á estudiar las construcciones navales del país, por ser las que gozaban de mayor reputación, y como consecuencia de sus trabajos, concibió el proyecto de nuestro magnífico Arsenal, que remitió á la corte de Fernando VI y envió á España los más afamados constructores que pudo encontrar á fin de que al dotar á nuestra Marina de los mejores navíos de la época sirviesen de instructores de la maestranza.

Más tarde, 18 Mayo de 1749, el Comandante general del Ferrol, D. Cosme Alvarez, á quien se había confiado la dirección suprema de los trabajos, sin dejar de atender los que con pasmosa actividad se llevaban á cabo en Esteiro, remitía la memoria y planos del gran Arsenal proyectado por D. Jorge Juan, acompañado de su presupuesto, que importaba 24.825.974 reales y 28 maravedises y medio.

Como aun no había decidido el Gobierno si el emplazamiento definitivo sería en Ferrol ó en otra ría de Galicia, aparece de los documentos que sobre el asunto han llegado á nuestras manos, que se pidió informe á D. Cosme Alvarez y debió ser él favorable para esta ría, cuando en 14 de Enero de 1750 el Marqués de la Ensenada, Ministro

de Marina, remitió al Ferrol la comunicación que insertamos á continuación, no sólo por su importancia, sino por lo curioso de su redacción:

«Sr. D. Cosme Alvarez--14 Enero de 1750— He recibido planos y proyectos que usía ha remitido explicando la idea de poder fabricar Arsenal de Marina en la ría de Pontevedra y Marin.

»También he recibido el Plano y Proyecto de fecha de 2 de Diciembre del año próximo pasado del arsenal y deado en Ferrol— Todo lo hice presente al Rey y habiéndole examinado con la prolixa madura reflexión que requiere materia de tanta gravedad, y deduciéndose que Ferrol es el paraje más preferente para el Arsenal por la



DIQUE DE LA CAMPANA

»mayor seguridad de la ría, su entrada, fortificaciones y desabrigo á la parte de afuera y difícil imbasión por »Mar y Tierra, ha resuelto S. M. se haga en Ferrol el Arsenal en los términos y según explican el referido Plano »y proyectos de obras, en inteligencia de que deben hacerse de Bóveda todos los edificios que sea posible para »que así esté preserbado de incendios el Arsenal. S. M. desea que desde luego se dé principio á la obra y que para »conseguirlo se vayan dando por V. S. sin detención todas las providencias conducentes, vaxo el supuesto que por »la Secretaría de Marina de mi cargo se ha mandado esté á las órdenes de V. S. el Ingeniero D. Joseph Petit le »Croix que reside en la Coruña y que se irán facilitando á V. S. mas Ingenieros para que á la dirección de V. S. se »empleen en el Arsenal.—El Marqués de la Ensenada.»

Más de quince mil obreros fueron entonces admitidos para dar vertiginoso impulso á las colosales obras del Arsenal, siendo necesario que el Estado por su cuenta fabricara una barriada entera de casas para alojar á muchos empleados y para todos los que con objeto de evitar las molestias de diarios y continuados viajes, tenían que permanecer en el Ferrol, desarrollándose en tales términos esta villa que puede decirse que desde entonces ya pasó á ser una de las primeras de Galicia por su extensión superficial y número de habitantes.

En el Astillero de Esteiro se construyeron las herrerías, almacenes y naves para trabajador de carpinteros y se hicieron después otras dos gradas, además de las cuatro ya dichas, viéndose todas ellas ocupadas á la vez por grandes navíos, al mismo tiempo que en la parte de ribera restante se ponían las quillas de algunas fragatas y otras embarcaciones de menor porte.

Desde el año 1750 en que se pusieron las quillas de los navíos *San Fernando* y *Asia*, hasta el 1758, es decir, en sólo ocho años, salieron de Esteiro 20 navíos de gran porte y muchos otros buques, cuya lista omitimos, por te-

mor á ser demasiado difusos, bastando esto sólo para demostrar cuán grande fué entonces la actividad desplegada en nuestra Marina y la importancia que el Astillero del Ferrol adquirió.

Las obras hidráulicas y civiles del Arsenal, continuaban con igual actividad y en tales términos que á los 18 años de empezadas, se habían construído la gran dársena, capaz de alojar, según los deseos de los que la proyectaron, 80 navios, la pequeña dársena, dos diques de carena, los almacenes de pertrechos y el edificio llamado *Gran tinglado* donde se hallan hoy instalados los talleres de metales y maderas.

En los terrenos que ocupa el Arsenal del Parque se construyó también el hermoso edificio llamado *Sala de*



### DIQUE.—FACTORÍA DE MÁQUINAS

DE FOTOGRAFÍA DE PASCUAL REY

*Armas*, que algunos atribuyen estaba destinado á palacio de Carlos III, y cuya severa al par que bella arquitectura, acusa el brillo que alcanzaron las nobles artes durante el reinado de aquel gran monarca.

Los gloriosos reveses sufridos por nuestra Marina al empezar el siglo actual y las desgracias consiguientes á la invasión francesa primero y á nuestras luchas intestinas después, fueron la causa de que nuestras fuerzas navales llegaran á la más completa decadencia, hasta tal punto que como aseguran los pocos que empezaron su vida en aquella época calamitosa, no se oía un martillazo dentro de los vastos recintos de nuestros arsenales, y las gradas permanecieron desiertas durante muchos años.

Coincidió la sustitución de las velas por el vapor, como elemento de propulsión para los buques, con el principio de nuestro renacimiento después de la primera guerra carlista, y al llegar el año 1854, los trabajos del Arsenal empezaron de nuevo á tomar vida, construyéndose entonces la magnífica factoría de máquinas de vapor que ha producido hasta hace pocos años todos los motores de los buques de la Armada de la segunda mitad del siglo XIX, desde la fuerza de 80 hasta la de 1.000 caballos nominales.

Los cascos de la *Blanca*, *Berenguela*, *Almansa* y otras con las cuales nuestros oficiales de Marina dejaron tan alto en el Callao el pabe-



### ASTILLERO.—SALA DE GÁLIBOS

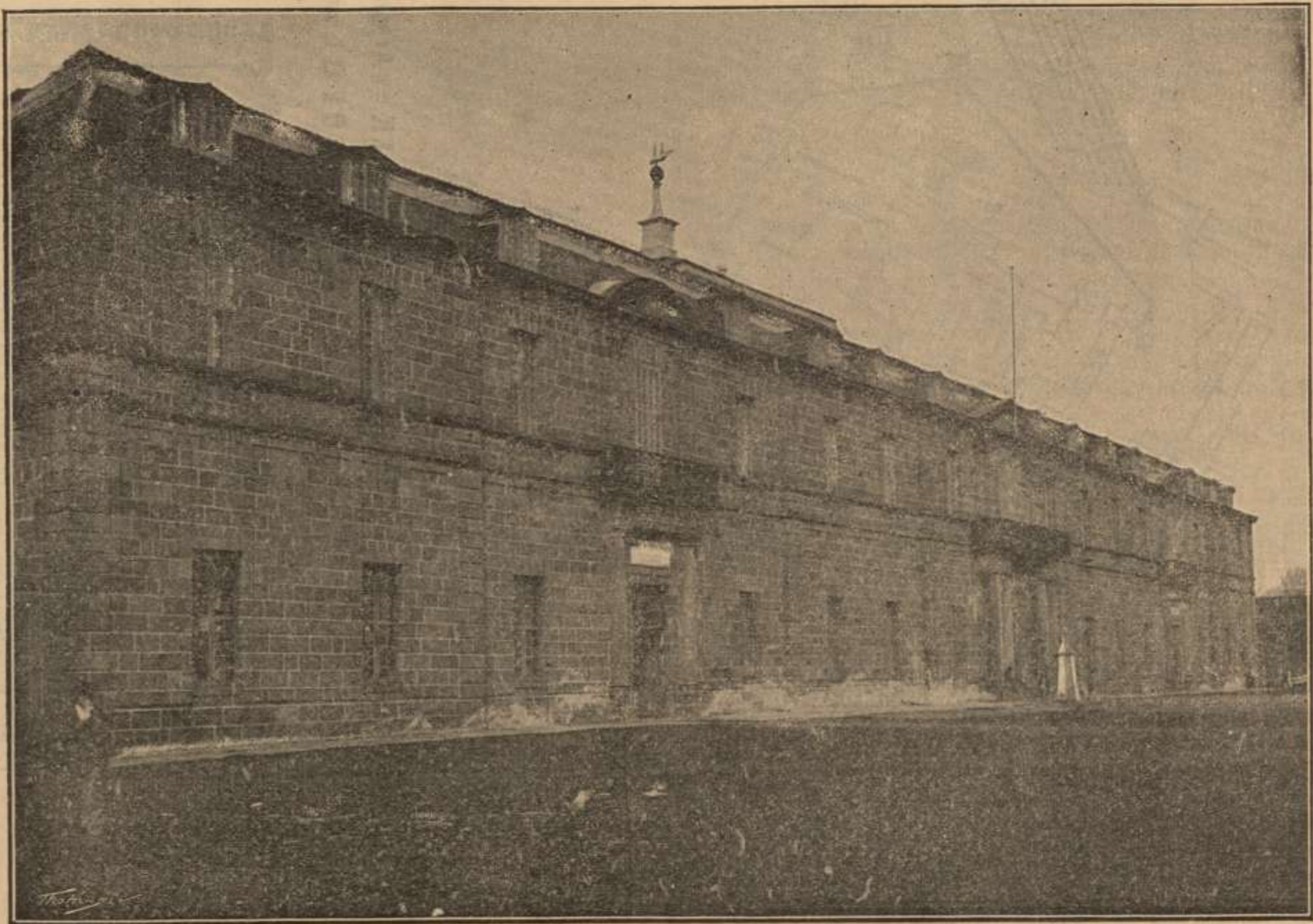
DE FOTOGRAFÍA DE PASCUAL REY

llón nacional, de nuestro Astillero de Esteiro salieron y en el Arsenal se construyeron sus máquinas y se completó su armamento, sin que para el más pequeño detalle hubiese que recurrir á las industrias extranjeras, llevando á cabo las obras con la mayor perfección y actividad, merced á la inteligencia de los ingenieros directores, de la maestranza del país, que pasmosamente adquirió en breve tiempo gran idoneidad en el manejo de las herramientas mecánicas, aprendiendo oficios completamente nuevos en esta región, y de la profusión de útiles y aparatos los más perfeccionados, que colocaron al Arsenal del Ferrol á la altura de los mejores del mundo.

Posteriormente dejóse sentir la necesidad, por el incremento que habían ido tomando las dimensiones de nuestros buques, de un dique de carenas capaz de alojarlos, y entonces, debido á la iniciativa del general Beránger, diputado por el Ferrol, se empezó en 1873 el gran Dique de la Campana, que aún hoy es el único en nuestros Arsenales nacionales que puede abrigar al *Pelayo* y acorazados modernos.

La desaparición casi completa de los buques de madera y la sustitución de este material por el hierro y el acero para los cascos, hacía imprescindible la reforma del Astillero: y aprovechando una época de paz se acometió la empresa, trayendo del extranjero una multitud de herramientas para trabajar el nuevo material, movidas á vapor unas é hidráulicas las otras, y bajo la dirección del laborioso é inteligente Comandante de Ingenieros D. Casimiro de Bona, quedó el Astillero del Ferrol en todo el año 1879 en disposición de poder construir en las seis gradas útiles que actualmente posee, los mayores buques de guerra de la época actual.

Algunas mejoras se han hecho en estos últimos años en el Arsenal del Dique, entre las cuales merecen mencionarse el emplazamiento de la machina á vapor capaz de levantar 100 toneladas: más puede hacerse todavía y así lo irán exigiendo los adelantos y progresos que con asombrosa velocidad se van sucediendo á medida que se aproxima el nuevo siglo; pero aún así y todo, el inmejorable emplazamiento del establecimiento naval del Ferrol,



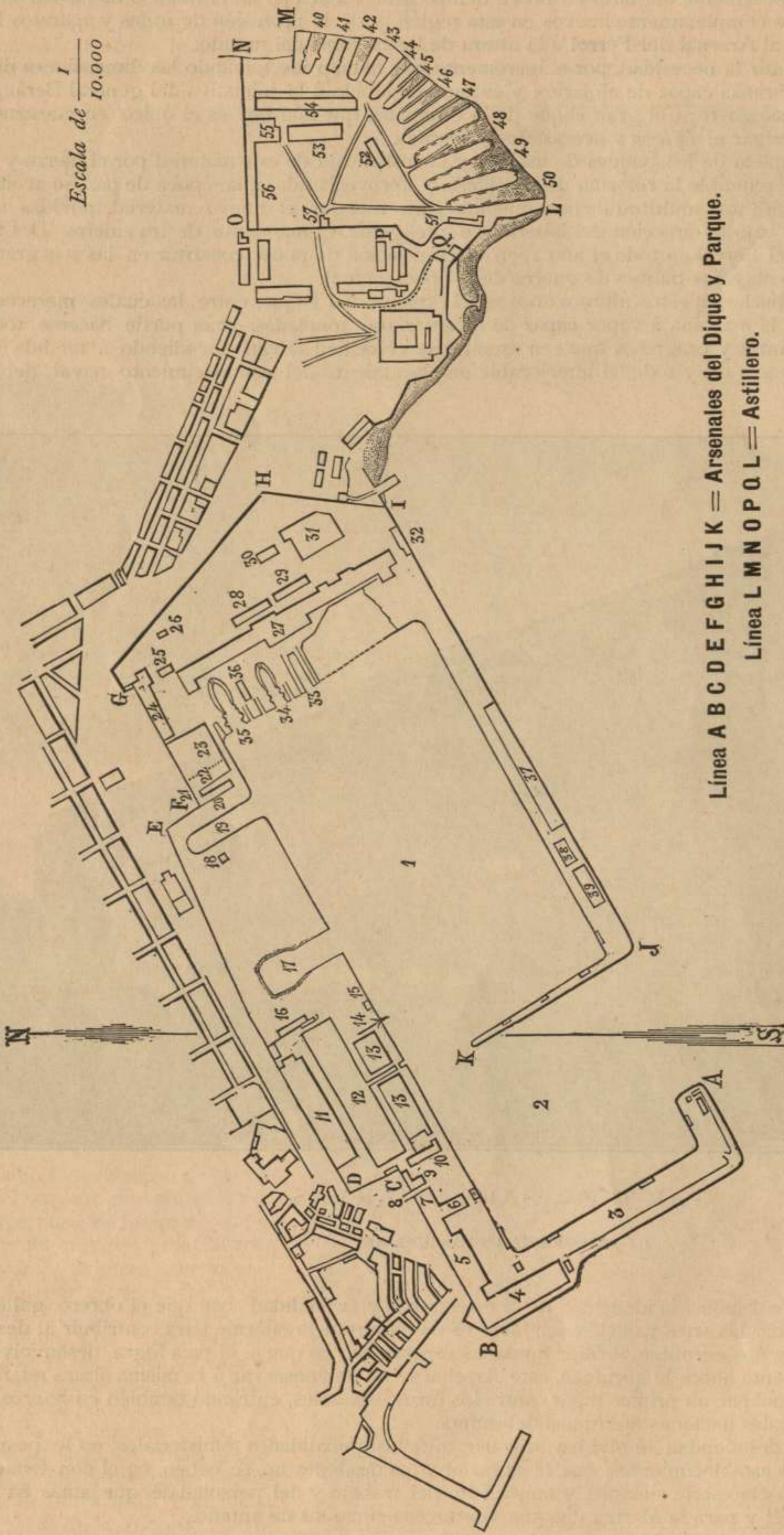
PARQUE. — SALA DE ARMAS

DE FOTOGRAFÍA DE PASCUAL REY

los poderosos elementos de que dispone, la idoneidad de la maestranza y la facilidad con que el obrero gallego adquiere los conocimientos de todas las artes y oficios, son factores de importancia enorme para contribuir al desarrollo de nuestra Marina de guerra y nos permiten abrigar fundadas esperanzas de que si el país logra desenvolverse de las guerras que desgraciadamente ahora le abruma, este Arsenal se ha de conservar á la misma altura relativa que alcanzó cuando su creación y ocupar un primer lugar entre los otros españoles, entrando también en honrosa competencia con los de las principales naciones marítimas del mundo.

Que los Gobiernos no le desatiendan ni olviden su valer; que las genialidades ministeriales no le pospongan con injusticia á los extranjeros establecimientos; que la sinrazón y los desdenes no se ceban en él con tenacidades sin disculpa, y protegido cual debió serlo siempre, y nunca falto del trabajo y del personal de que jamás ha debido carecer, volverán pronto para él y para la Marina días tan venturosos como los de antaño.

# PLANO DEL ARSENAL



Escala de  $\frac{1}{10.000}$

- |    |   |    |   |    |  |
|----|---|----|---|----|--|
| 1  | Dársena grande.                                   | 21 | Puerta del Arsenal del Dique.   | 39 | Almacenes de carbón.   |
| 2  | Dársena pequeña de entrada.                       | 22 | Comandancia General de Arsenales.   | 40 | Grada número 1 del Astillero.  |
| 3  | Batería.  | 23 | Almacén general y Oficinas administrativas.   | 41 | Trabajadero de carpinteros.  |
| 4  | Talleres de Recorrida.                            | 24 | Almacén general.  | 42 | Grada número 2 (Reina Regente)   |
| 5  | Sala de Armas y talleres de Artillería y Velamen. | 25 | Comandancia y oficinas de Ingenieros.   | 43 | Herrerías.   |
| 6  | Almacenes de torpedos.                            | 26 | Horno de brea.  | 44 | Grada número 3 (Cardenal Cisneros)                                       |
| 7  | Puerta de anclas.                                 | 27 | Talleres de Carpinteros, Sierras mecánicas, Motonería, Calderería, Ajuste de máquinas, Plantillaje, Fundición y Escuela de Maquinistas. | 45 | Grada número 4.  |
| 8  | Puerta del Parque.                                | 28 | Taller de montaje de calderas.  | 46 | Grada número 5.  |
| 9  | Casa del Ayudante mayor y Despensa.               | 29 | Idem de id. de máquinas.  | 47 | Grada número 6.  |
| 10 | Cuartel de marinería.                             | 30 | Idem de Calderería de cobre.  | 48 | Gradas en construcción.  |
| 11 | Naves de Arboladura y varadero de torpederos.     | 31 | Idem de Forjas.   | 49 | Antiguas herrerías, hoy almacén del material de Movimiento.              |
| 12 | Puerto chico.                                     | 32 | Almacén de Modelos.   | 50 | Acumulador y máquinas hidráulicas.                                       |
| 13 | Almacenes para buques desarmados.                 | 33 | Varadero para buques de 1.000 toneladas con tracción al vapor.  | 51 | Almacén general.   |
| 14 | Machina trípode de 100 toneladas.                 | 34 | Dique número 2.   | 52 | Taller de Herrerías de ribera, Sala de Gálibos y oficinas de Ingenieros. |
| 15 | Caseta para la luz eléctrica.                     | 35 | Dique número 1.   | 53 | Almacén de aceros de construcción.                                       |
| 16 | Depósito de material de ferrocarriles.            | 36 | Casa de bombas de los diques.   | 54 | Puerta del Astillero, Cuerpo de guardia y casa del Ayudante mayor.       |
| 17 | Escavación para un dique en proyecto.             | 37 | Almacenes de obras civiles.   |    |  |
| 18 | Casa de bombas del Dique de la Campana.           | 38 | Antiguo presidio.   |    |  |
| 19 | Dique de la Campana.                              |    |   |    |  |
| 20 | Tinglado para carpinteros.                        |    |   |    |  |

Línea A B C D E F G H I J K = Arsenales del Dique y Parque.  
Línea L M N O P Q L = Astillero.



ANTE EL ACORAZADO

«JIMÉNEZ DE CISNEROS»

EN EL ACTO DE LA BOTADURA

SONETO

Ilustre nombre ostentas, nave ingente,  
 Con nimbo orlado de brillante gloria  
 Cuya luz centellea en la memoria  
 Del pueblo, ayer tan grande, hoy tan doliente:  
 Si en tu cuna al Ferrol himno elocuente  
 Cantas, de su maestranza ejecutoria,  
 Lánzate al mar y graba en nuestra historia  
 Una página más, resplandeciente.  
 Pues *Cisneros* te llamas, cual Cisneros  
 Lleva en triunfo los ínclitos pendones  
 Y alecciona á cobardes y malvados;  
 Que hoy, como ayer, á ruines extranjeros  
 Traerán á mandamiento tus cañones  
 Y el valor de marinos y soldados.

MANUEL COMELLAS COIMBRA.

19 Marzo.



SILUETA

EL SEÑOR SÁNCHEZ

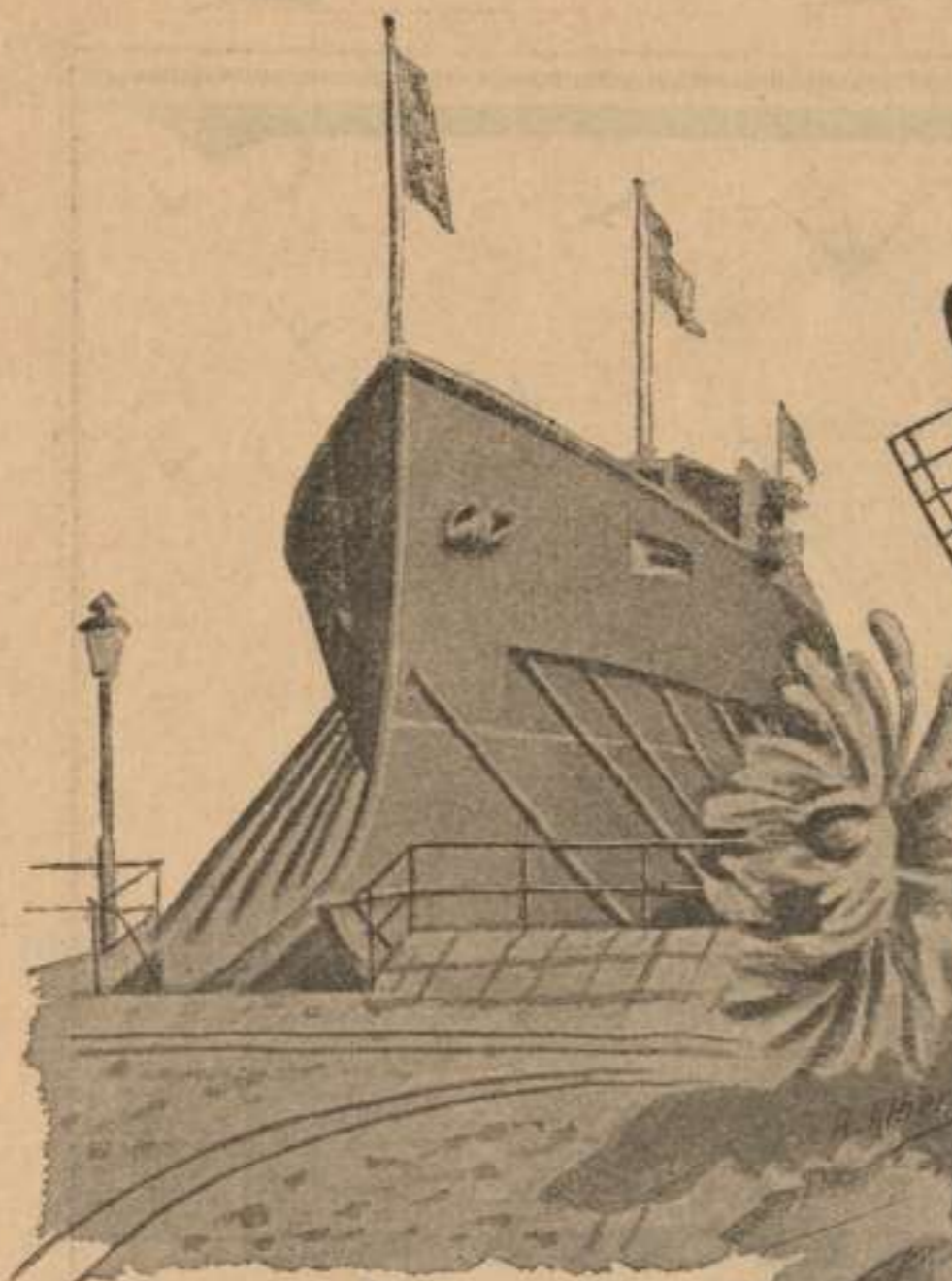
Hombre más sanote de cuerpo y de corazón no lo había en todo el taller. Nadie tan callado, tan afanoso en su tarea, tan metido siempre en sí. En los treinta y tantos años que contaba, día por día, de operario carpintero del Arsenal, jamás por él hubo un disgusto ni una queja. Una vez, el *Casca*, un mala alma que revolvía el obrador, quiso hacer mofa del señor Sánchez, *tomarle el pelo*, como decía el arrastrado aquél, borrachín y pendenciero si los hay. Ya el día antes le había puesto á pique de dispararse, hablándole con sorna de su casa y de su vida; y pues él había tomado la cosa á broma, por evitar ruidos, el chispillas del *Casca* volvió á pincharle más á fondo. «Que si Carmela—fruto de bendición del señor Sánchez—era una presumida que soñaba *llevarse* un señorito; que si el tonto de su padre la traía muy consentida y emperejilada; que si la ordinariota de la madre la llevara aquel Carnaval á tantos y cuantos bailes»... El viejo operario cogió una trencha y si no le sacan de las manos al *Casca*, aquel día hay en el taller una desgracia.

El señor Sánchez era todo lo feliz que le permitían serlo dos únicas inquietudes: una el porvenir de su Carmiña; la otra el que llegaran á despedirle por viejo. Fuera de esto, ninguno tan dichoso como él. Con su jornalito de catorce reales, con lo que la rapazuela ayudaba co-siendo por las casas y con los primores económicos de su mujer, estaban los tres hechos unos príncipes. En aquel ranchito donde vivían, comprado á fuerza de ahorros y privaciones, nunca la discordia halló albergue.

Sólo un día, día tremebundo para el matrimonio. Habían botado en Esteiro un barco; el señor Sánchez, alegre como unas Pascuas, echó una cana al aire; fué á la taberna. Allí estaba el *Casca*, que quiso hacer las paces. Hiciéronlas, convidáronse, volvieron á beber, y el padre de Carmela llegó á casa perdido, á las altas horas... La primera vez en su vida.

.....  
 Siempre que llega ocasión de una botadura, el señor Sánchez recuerda con remordimientos incurables la noche aquella en que con la cólera del ébrio maltrató brutalmente á su pobre mujer.—L.





# BARCAROLA CON UN ESTRIBILLO

Letra de W. VEIGA

Música del maestro

TEODORO SAN JOSÉ.

*And. mosso*

Voz

Piano

*ritard.* *meno.* *delicato*

Mientras los tiempos pa- ra na- s- tro as- ti- le- ro  
porque con- p- ar- los pa- que- al ex- tra-  
no- ta- gra- do de la- te- ro se- che- ra- u- es-  
do- ni- de- te- que- mu- ra- cu- na- ta- n- ta- re- na-

*molto tempo* *ritard.* *meno.* *delicato*

je- ro- al ex- tra- je- ro-  
vi- es- ta- n- ta- re- na- vi- es-  
La- ha- ci- en- do- a- qui- la- pa- tri- a- de- su- ra- a- co- pio- val- dra- ma- s- que- los- que- re- m- pe- re- y- pro- pio- si- m- pre- te-  
es- ta- ch- er- si- que- ha- n- ta- n- ta- re- su- a- glan- do- a- que- el- a- po- so- to- la- do- que- a- su- m- bo- do- su- a- si- m- bo- do-

*dim.* *ritard.*

pro- pio- que- lo- a- se- no-  
mu- n- do- que- el- mun- do-  
A- que- la- ra- ci- on- da- prue- ba- de- su- pa- tri- a-  
ja- ma- s- po- dr- an- que- se- va- n- ta- re- en- nes-  
pue- ste- a- qui- la- de- re- y- ma- s-  
las- bar- cas- que- se- van- a- tra- ver- se-

*ritard.* *meno.* *delicato*



tran- ra- y- ma- is- tran- ra-  
cu- nes- o- tra- na- cu- nes-  
¿que- pre- sti- gio- va- val- del- po- der- es- pa-

*tempo di marcia*


si- el- ta- n- ta- re- na- de- se- na-

*para terminar*

*ritard.* *meno.* *delicato*



## AL PIE DE LA GRADA



### I

Mientras sostenga España  
nuestro Astillero  
¿por qué comprar los buques  
al extranjero?  
Si haciendo aquí la patria  
de fuerza acopio  
valdrá más que lo ajeno  
siempre lo propio.  
Aun la nación da pruebas  
de su pujanza,  
pues tiene aquí talleres  
y maestranza.  
*Que el prestigio naval  
del poder español  
está en el arsenal  
de Ferrol.*

### II

Los que admiráis el tipo  
de otros cruceros,  
venid á ver si hay uno  
como el *Cisneros*.  
Lo incubó la energía  
de España sola,  
es una nave nuestra,  
nave española.  
Lleva en su casco el patrio  
sudor impreso;  
recibió de estas aguas  
el primer beso.  
*Que el prestigio naval  
del poder español  
está en el arsenal  
de Ferrol.*

### III

Tristes gradas de Esteiro,  
lechos vacíos,  
donde tuvieron cuna  
tantos navíos;  
estuches que guardásteis  
por un segundo  
aquel *apostolado*  
que asombró al mundo;  
jamás podrán quitaros  
vuestros blasones  
los barcos que construyen  
otras naciones.  
*Que el prestigio naval  
del poder español  
está en el arsenal  
de Ferrol.*

### IV

Si fué de nuestro pueblo  
siempre la vida  
á la de la española  
marina unida,  
fugaz será la suerte  
de nuestra armada  
cuando aquí carezcamos  
de un barco en grada;  
que es torpe, aunque parezca  
lícito y bueno,  
buscar virilidades  
en suelo ajeno.  
*Pues la fama naval  
del poder español  
está en el arsenal  
de Ferrol.*

WENCESLAO VEIGA

## EL DECANO

Estábamos una mañana en el Astillero tomando apuntes relativos al acontecimiento de hoy—hace de esto quince días—y ocurriónos preguntar cuál sería el individuo de maestranza más antiguo en el establecimiento.

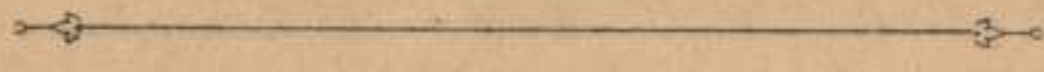
—Véale V., nos dijeron señalando á un hombre de blanca barba, fuerte complexión y fisonomía franca y simpática. Es el decano. No hay en el Arsenal del Ferrol, ni en los de Cádiz y Cartagena, quien cuente más años dentro de *la casa*.

Hablamos después con él y nos corroboró la afirmación. Es, efectivamente, el obrero más antiguo de las maestranzas de Arsenales. Se llama D. Pedro Elias Díaz y tiene ahora 67 años de edad y 56 de constantes servicios.

Ingresó el 41, de aprendiz de calafate, ganando dos reales de jornal, cobrables cuando Dios quería, porque el Arsenal, y sobre todo las pagas, no podían andar peor.

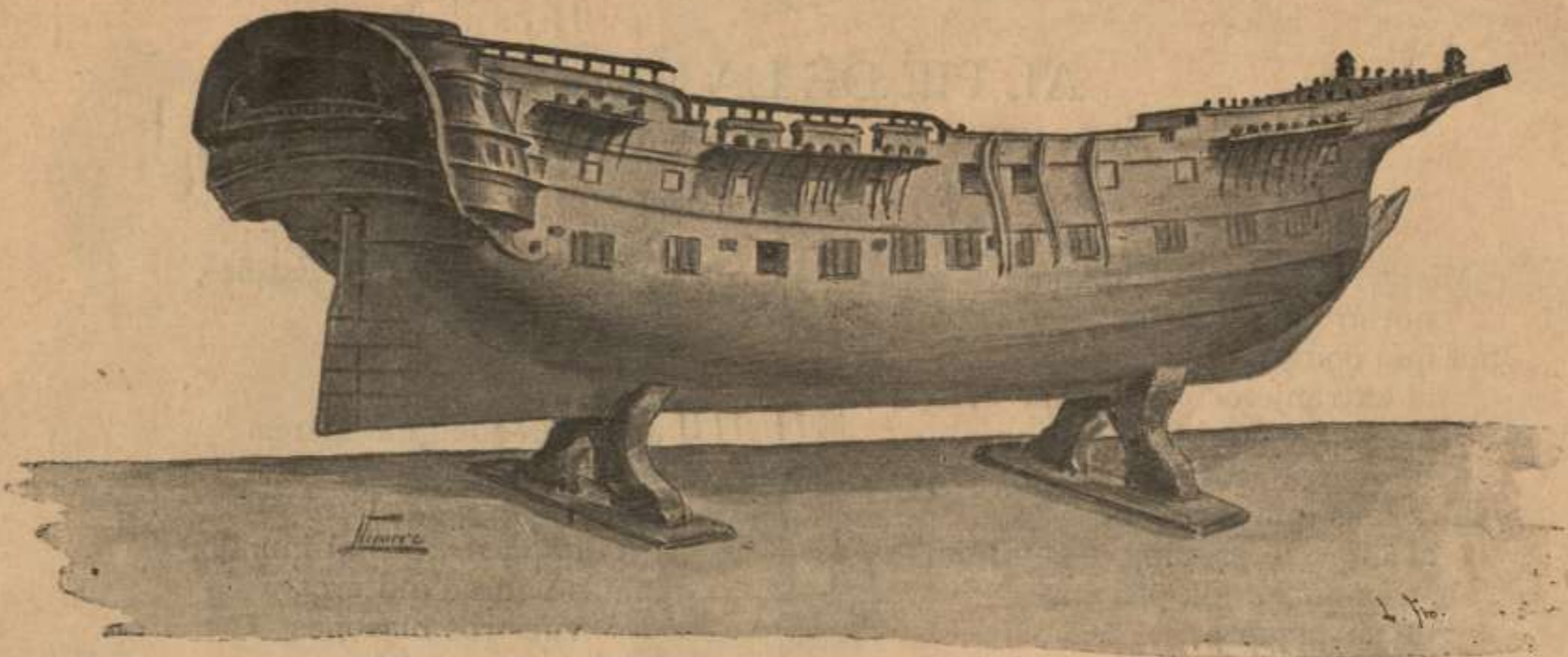
Es ahora capataz de herreros de ribera y tiene incoado expediente de retiro desde Noviembre del 94, sin que hasta la fecha haya recaído la resolución que tanto anhela.

Y no sin fundamento: que bien ganado tiene ese derecho por la razón legal que le acompaña y por sus honradísimos y no bien retribuidos servicios.



# Los barcos de ayer.

---



NAVÍO GUERRERO

BOTADO EN 1755

He ahí una fiel reproducción del modelo existente en el Museo naval. Este buque, uno de los más formidables de su tiempo, montaba 74 cañones. Es el duodécimo navío que se construyó en este Astillero, y en 1849, es decir, á los 94 años de su construcción, se comenzó su desguace en nuestro Arsenal.

---

## NUESTRAS GRADAS

---

*Nuestras*, sí, porque á las del Ferrol aludimos. Gradass que la fama ensalza y que la envidia respeta; gradass que en todas partes donde de ellas se habla, para ellas ha de haber enaltecimientos que la justicia les otorga. No hay ferrolano que no se sienta enorgullecido al memorarlas, al considerar cuánto valer encierran, cuán legítima y singular nombradía es la suya. Tiénelas nuestro pueblo como joya la más preciada de sus joyas, gala la más hermosa de su atavío, prenda la más segura de su presente y fiador el más firme de su porvenir.

Fueron ayer esas gradass sin segundo el origen del Ferrol marítimo; fueron su vida, su crecimiento, sus esplendores todos. Por ellas se ha trocado misera y pobre aldehuella en industriosa ciudad cuyo nombre ya enlazado al nombre gloriosísimo de la Marina y á los más esclarecidos recuerdos de nuestras hazañas navales. Navíos poderosos que surcaron los mares de polo á polo, pregoneros han sido de esas gradass de Esteiro en que nacieran.

Seis tiene hoy nuestro Astillero disponibles para los grandes buques modernos que la Marina necesite. Seis que no veremos á un tiempo ocupadas, porque no son las predilecciones de los gobernantes para los Arsenales oficiales; que si lo fueran se reproduciría aquel momento de nuestra historia en que á un tiempo mismo construían doce naves.

En cualquiera de las cinco más grandes gradass de Esteiro puede tener asiento el más formidable acorazado. Prescindiendo de la número 1, la más antigua, en otra época destinada á navíos y de la que el último barco que salió fué el cañonero *Mac-Mahón*, en cualquiera pueden construirse *Cisneros* y *Pelayos*.

En la número 2 botóse no ha muchos años el último barco que ha salido de nuestro arsenal: el *Alfonso XIII*; en ella púsose ahora la quilla del *Reina Regente* y á ella irán á dar las actividades que desde hoy abandonan á la número 3, la del *Cisneros*, la que fué de la *Tetuan* y del *Reina Cristina*.

La cuarta, la de *los leones*, «la de lujo», la alargada para construir la *Almansa*, no ha vuelto á ser utilizada desde que en ella se construyó el navío *Isabel II*, nombre éste que recibió también el último buque construído en la quinta grada, crucero hoy en aguas de Puerto Rico.

La sexta es la más moderna, pues se hizo bajo la dirección del ingeniero de la armada D. Modesto Domínguez, allá por el año 63; moderna é inédita. Aun no hubo ocasión de estrenarla.

Las otras tres que siguen en orden de numeración á éstas no se utilizan porque no hay necesidad al presente de su uso, previas las obras que requiere el habilitarlas, quedarían en la más perfecta disponibilidad.

De sus condiciones de solidez, inclinación, etc., no es cosa que digamos lo que ya es harto notorio: fundadas sobre roca de pizarra con mezcla de venas de cuarzo, no cabe, en cuanto á la resistencia del suelo, el más leve reparo, como no puede pedírseles pendiente más apropiada ni facilidad mayor que la que existe para el lanzamiento.

Aquí, por excelencia incontrovertible del Astillero, ni se requieren las retenidas, ni puede existir recelo de que la velocidad del buque haga peligrosa la más importante botadura.

Sólo una cosa precisa nuestro Arsenal, una no más: que los Gobiernos, no ignorantes ciertamente de todo esto, olviden las tendencias extranjeristas hoy tan en boga.





## FERROLANERÍAS

Dijo no sé quién que la memoria es el tormento de los viejos. Gran verdad. ¡Éntranle á uno melancolías tan hondas cuando cosas del presente vienen á reavivar dormidos recuerdos del pasado! Cuarenta y cuatro años menos y un mundo de ilusiones juveniles tenía yo la tarde aquella en que por primera vez mis ojos presenciaron en Esteiro espectáculo semejante al de esta otra tarde de hoy. ¡Cuarenta y seis años... un abismo en la vida del hombre... el mar amargo de luchas y desengaños que separa las floridas orillas de la mocedad del árido y triste playazo de la vejez!

Eran entonces mis veintidos abril; y para que nada me faltara estaba en carrera y tenía novia, una costurera espigadita, de ojos tristonos y cara de virgen que se moría por mis pedazos (dicho sea á estas alturas), y que andando los tiempos se casó con un buen chico que la hizo feliz. Con ella y con su madre, una mujeraza corpulenta y un tanto bachillera, fui aquella tarde de Septiembre, tibia y riente, á la botadura del navío *Francisco de Asís*. El barco salió felizmente, sin que se realizaran en esto los temores de mi padre, que recordaba lo ocurrido pocos años antes con un vapor de ruedas, al que costó Dios y ayuda conseguir que abandonara la grada. ¡Lo que dió qué hablar en Ferrol el tal percance! Habíasele antojado al vulgo que manos gaditanas clavaran intencionalmente pernos en la basada, y ya lector discreto sabes, que cuando el vulgo se empeña en que ha de ser tijeretas, tijeretas ha de ser quieras que no, y aunque frailes descalzos, ó con botas, prediquen lo contrario. Recuerda, y si quieres aplicala al caso, la máxima, ó lo que sea, de que «si á tu mujer se le antoja que te tires de una torre, pídele al cielo que la torre no sea alta.»

¡Tiempos aquellos!! Entonces *la villa*, como aún decimos los ferrolanos gotosos, no era el Ferrol emperifollado de ahora, el Ferrol que presume y se da tono de ciudad de campanillas, aunque algunas le faltan para lucir lo que pudiera. Y menos mal aún en los días en que mi costurera y yo nos jurábamos un amor eterno... de siete meses. Allá por el 41 es cuando había que ver la capital del primer Departamento marítimo, plaza fuerte, etc. etc. A las ocho de la noche en invierno, ni una rata en las calles, como no fuese un grupo de gente joven y maleante, ó un *corrido*, ó una pareja... dudosa, ó un vecino camino de la botica, sino de la parroquia, ó unos visiteros que se retiraban soñolientos llevando farolillo de mano con que alumbrarse en medio de la total oscuridad de la villa.

En el Arsenal no podían ir las cosas peor. No llegaba á un centenar el número de obreros. Había en el Parque un señor Cereijo que, como Robinson en la isla, lo era todo: maestro, capataz, cabo, operario, peón. El dinero andaba por las nubes; cuando más compasivo se sentía el Gobierno, daba tres cuartos de paga... y tan tranquilo por cuatro ó cinco meses. El famoso corte de cuentas de Martínez Campos, no fué más que un plagio de los otros cortes que aquí se daban antes á las mesadas del Departamento. Señoras de oficiales conocí, amigas y visita de casa, que se vieron en la extrema necesidad de echarse á pedir. Los soldados estaban hechos una lástima, rotos, descalzos, con una desuniformidad en la indumentaria que llegaba á lo inverosímil. ¡Eran unos días terribles! ¡Vivíamos de milagro, entre reniegos contra gobernantes y magnates é ingeniosísimas filigranas de doméstica economía para poder *ir tirando*: «Miseria de casaca», que decía mi abuela, de la familia la que con menos resignación sobrellevaba tantos apuros. No pasaba ella sin protesta «por tanta bribonada», y singularmente porque le hubieran quedado á deber á mi padre cinco pagas en el tiempo que estuvo embarcado durante la guerra civil. Los pobres obreros de la maestranza, condenados como cada hijo de vecino al forzoso ayuno en que se hallaba *el departamento*, se buscaban la vida como podían; los unos trabajando, cuando había qué, en el particular; los otros en la ría, por cuenta de la casa de Ciaran, y los más dedicándose á las faenas del campo. Entonces se les abonaban (*abonar* precisamente no) veinticuatro jornales mensuales, «palmaran» ó dejaran de palmar.

Como no hay mal que cien años dure, tal estado de cosas fué mejorando; el Arsenal recobró parte de su perdida actividad, las pagas vinieron sin retrasos considerables, y ya cuando la botadura del *Rey Francisco*, el 53, de las negruras pasadas sólo quedaba el recuerdo. Después de esa fecha tuvimos una época de relativo esplendor. Hubo construcciones, príncipes y magnates visitaron la villa, entre ellos los Duques de Montpensier, el Marqués de Molins, el Arzobispo de Valladolid, el Príncipe de Orange y por último la Reina Doña Isabel. En presencia de esta señora se botó la goleta *Rosalía*. ¡Y qué fiestas las de entonces! Estaba la villa que no cabía en sí de orgullo. Con la Reina habían venido el Rey consorte, el Príncipe D. Alfonso, O'Donnell, Presidente del Consejo, el Ministro de Estado, Calderón Collantes, el de Marina, D. José García de Quesada, el Patriarca de las Indias, el Arzobispo de Santiago, el de Mondoñedo, el de Orense, magnates de la Corte ¡qué sé yo cuánto personaje y qué nube de servidores de menos fuste! El Patriarca de las Indias bendijo la nave, la Reina tiró de la sorda para que el barco se deslizara, después puso la quilla de la fragata *Lealtad*... la mar de lujo y de alegría.

De cuantas botaduras he visto—y no son pocas—ninguna tan pomposa como esa de la *Rosalía*; en ninguna tanto boato y tanta gala. El mujerío ferrolano sacó de la cómoda lo mejorcito ¡y que no eran mujeres aquellas y *trapío* el que se traían en la *Chinela* y por esas calles de Dios! Uno de los que en tal sazón echaron la casa por la ventana fué Bermúdez, que alojó en su solariega residencia de Ferrol Viejo á todos los mitrados, con una esplendidez y un trato de gran señor, como lo que era.

No sigo más, lector: otra vez y otras cien perdón por el vagar que te robé si acertaste á seguirme en este desahogo de mis soledades de viejo. Día llegará para tí en que nuevos barcos y nuevas botaduras te hagan recordar esta de hoy y suspirar por lo que para siempre se fué.



# Maestranza del Astillero

## HERREROS DE RIBERA

*Primeros maestros.*—D. Juan José González, encargado de las obras del *Cisneros*. D. Manuel Aneiros Martínez, con destino en la Sala de Gálibos. D. Luis Vizoso Ocampo y D. Luis Castro Segundo, del taller de Monturas á flote.

*Capataces.*—D. José Ocampo, D. Juan José Rodríguez, D. Federico Seoane Ramos, D. José Blanco Cabanas, D. Antonio Gómez Piñeiro, D. Juan Pazos Losada, don Francisco Díaz Arribe, D. José Tenreiro, D. José Revellón, D. Tomás Fernández Rodríguez, D. Dionisio Seoane Fernández, D. Gabriel Rodríguez y Rodríguez, D. Leopoldo Ferreiro y Núñez, D. Juan Antonio García, don Ramón Vázquez y Pérez, D. Manuel Baliño López y D. Juan Pérez. Estos tienen destino en el taller de Herreros de ribera. —De Monturas á flote: D. José María García y García, D. Francisco Vila Belo, y D. Antonio Castro Freire. —De Carpinteros, D. Juan Pazos Brage. —De Canteros, D. Manuel Cerviño y Cerviño. —Del ramo de Ingenieros, don Juan Bello Fraga. —Del Movimiento, D. Antonio Iglesias Blanco y don José López Monteagudo.



ASTILLERO.—NAVE DEL TALLER DE MAQUINAS

*Cabos.*—De Herreros de ribera, D. Ramón Toledo Martínez, D. Leopoldo Yañez Romero, D. Evaristo Martínez Rico, D. Eduardo Núñez Guerrero, D. Pablo Antonio López, D. Nicolás Ramos García, D. Andrés Donato López, D. Andrés Martínez García, D. Pedro Elías Díaz Landrove, D. José María Couceiro, D. Andrés Arenosa Sisto, D. Francisco Romero Prieto, D. Luis Pego Penedo y D. José Ureba Acosta. —De Carpinteros, D. Manuel González López y D. Julián Fontela Ferrer. —De Calafates, D. Benito Landeira y Landeira. En todo el Arsenal hay 1754 hombres.

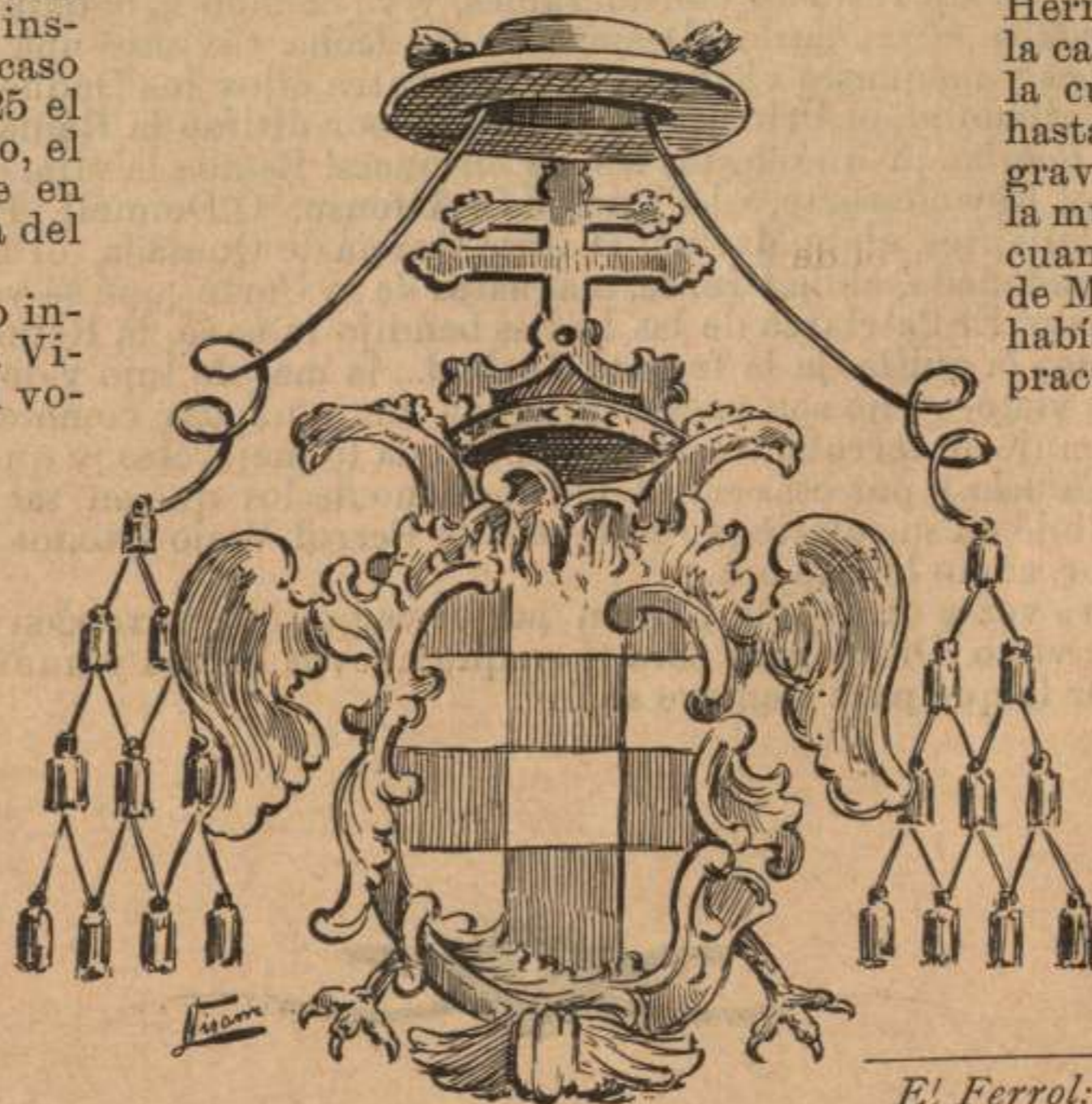
En todo el Arsenal hay 1754 hombres.

## NOTA TRISTE

No todo lo que hoy evoca el *Cisneros* es alegre; que también hay en sus apenas comenzados anales una nota dolorosa. A ciento cincuenta y tres sube el número de accidentes personales por desgracia ocurridos durante las obras de grada. Cuatro infelices obreros perdieron la vida en la construcción de este buque, y el resto hasta la cifra susodicha sufrieron lesiones más ó menos graves, algunas gravísimas.

Hémonos tomado el trabajo de formar una estadística minuciosa con esto relacionada y de ella resulta que el número de accidentes distribuido por años es este: 19, uno de ellos acompañado de muerte instantánea, el 91; 33, con un caso también de muerte, el 92; 25 el 93; 24, con otro fallecimiento, el 94; 10 el 95; 34, con muerte en uno, el 96 y ocho en lo que va del año actual.

El primero de los cuatro infelices que perecieron, Juan Viñas García, fué cogido por el volante de la motora, que le volteó tres veces hasta dejarlo cadáver, completamente magullado. Vivía en el Cuadro de Esteiro, estaba casado y era hermano del comandante de Infantería de Marina don Francisco Viñas. El segundo, Antonio Ruza Ferreiro, dejó de existir por consecuencia de lesión mortal sufrida el 15 de Octubre del citado año de 1892. El tercero lla-



mábase Juan Vergara Lago, tenía 62 años, era peón del taller de Herreros de ribera y habitaba en la calle de San Sebastián. Desde la cubierta del acorazado cayó hasta la quilla, produciéndose tan graves heridas y contusiones que la muerte sobrevino poco después, cuando los médicos del Hospital de Marina, á donde el sinventura había sido conducido, intentaban practicarle la primera cura. Tenía siete reales de jornal y quedaronle cuatro hijos, uno de ellos ciego mendicante. El día de la desgracia, al levantarse Vergara para ir al trabajo, dijo á su familia que no se sentía bueno y que le daban intenciones de no ir al Arsenal. José Carregado, el número cuatro de esta triste relación, falleció por consecuencia de haberle caído una plancha sobre el pecho.

