

Les travessies atlàntiques de Verdaguer

Francesc Lleal i Galceran

(Exprofessor de la Facultat de Nàutica de Barcelona, UPC /
Capità de la marina mercant)

I. Introducció

En iniciar un treball sobre les relacions de Verdaguer amb la mar, cal fer un salt en el temps i intentar posar-nos a la pell d'un català de mitjan segle XIX a la plana de Vic.

Per a un habitant de Folgueroles nascut l'any 1845, el més normal hauria estat que hagués passat tota la vida sense moure's d'on va néixer o, com a molt, que hagués fet algun viatge mal comptat a Barcelona. Ja que, a pagès, les persones naixien, vivien i morien sense veure la mar.

Si bé pels seus orígens Verdaguer és un representant genuí de la pagesia catalana, per la formació que rebé al seminari, i per tal de superar els problemes de salut que posteriorment patí, aconseguí, com deia ell mateix, saltar de les muntanyes que l'envoltaven i examplar els seus horitzons poètics.

Volem assenyalar que aquest és un treball elaborat, només, des del punt de vista nàutic i, per tant, no entrarem en anàlisis literàries ni poètiques que ja han estat desenvolupades per persones molt més qualificades en aquests àmbits.

Així, ens agradaria deixar clars uns aspectes de quan el poeta va creuar l'Atlàntic, intentant analitzar una sèrie de punts que de terra estant, i contemplats per persones que no han estat mai treballant dalt d'un vaixell, els podrien fer arribar a conclusions equivocades.

D'entrada volem convidar-vos a fer un viatge cap a les Antilles, així us amarareu d'aigua salada. Agafeu els vostres sacs de mariner, i sense que ell se n'adoni ens enrolarem tots plegats al mateix vaixell del poeta.

Compartirem sortides de sol i nits plenes d'estrelles. La pell se'ns colrarà sota l'embat de l'alisi i patirem, encara que ell no ho expliqui, quan les onades immenses semblin voler engolir la nau al fons de la mar.

Quan bramuli la tempesta, correrem per coberta amb la resta de mariners, intentant maniobrar el velam per capejar el temporal. Aleshores els llops de mar ens faran recordar velles pregàries de quan érem infants: «Si vols aprendre a pregar, posa't a navegar», diu la dita marinera.

Així observareu vosaltres mateixos el que Verdaguer no explica clarament a les seves cartes. Ben segur que no volia atemorir familiars i amics, però dos anys de travessies atlàntiques, i nou viatges rodons a Amèrica, representa creuar l'oceà divuit vegades d'una banda a l'altra. En totes aquestes singladures és impossible que no hagués hagut de suportar repetides vegades les fúries de la mar. Això sí que hauria estat un miracle. Podeu estar-ne ben segurs.

Paraula de mariner!

2. Els vaixells de Verdaguer

Al darrer quart del segle XIX la Revolució Industrial també havia arribat a la mar, per la qual cosa els vaixells a vapor no paraven d'augmentar la seva presència a les diverses flotes dels països desenvolupats. Si bé en nombre d'unitats i en tonatge els velers eren encara hegemònics a nivell mundial.

Els velers es veieren desplaçats de les línies més rendibles, i quedaren arraconats a tràfics cada vegada menys atractius, o bé a zones perdudes en racons de món on els vapors no disposaven d'infraestructures ni de serveis per poder operar.

El primer lloc on els vapors desplaçaren els vaixells de vela fou a les línies de passatge regular. Val a dir, però, que aquesta transició va fer-se en etapes. En un primer temps les màquines de vapor només ajudaven la marxa de les naus quan aquestes trobaven vents desfavorables, o bé hi havia calmes.

A poc a poc, nous avenços tecnològics milloraren els rendiments

de les màquines de vapor, i n'anà augmentant la importància pel que fa a la propulsió dels vaixells. Verdaguer va viure aquest període de transició, i els vaixells amb els quals va fer les travessies atlàntiques eren naus mixtes a vela i a vapor.

Cal assenyalar aquí que la formació de les tripulacions provenia, tota ella, dels temps de la vela, la qual cosa era determinant per a les rutes i l'organització de la vida a bord.

Verdaguer va fer la carrera d'Amèrica a bord dels vaixells *Antonio López* i *Guipúzcoa*. Mirant-los amb ulls actuals, tots dos eren unes closques de nou, i serien uns petits bots salvavides si els poséssim al costat dels vaixells actuals.

És ben cert que el nostre poeta va navegar en altres naus, però va ser en travessies costaneres de curta durada, que no tenen res a veure amb les navegacions d'altura que va efectuar en els dos vaixells esmentats.

En primer lloc cal comentar la curta navegació a bord del vapor *Numancia* que el va portar des de Barcelona a Màlaga per tal d'apropar-lo a Cadis, on es trobava amarrat, i a punt de sortir en mar, el vapor on havia estat destinat. Verdaguer va navegar en el *Numancia* en qualitat de passatger. El viatge sempre va ser a la vista de la costa, i no influiria per a res en la seva formació marinera.

Abans d'entrar a tractar el tema dels vaixells, m'agradaria aclarir un malentès que s'ha anat repetint al llarg del temps sobre la redacció de *L'Atlàntida* i el vapor *Ciudad Condal*. Vull deixar ben clar que Verdaguer no va escriure ni una paraula de *L'Atlàntida* en aquest vaixell, malgrat que les referències de la pròpia Compañía Trasatlántica així ho indiquin.

El malentès prové del fet que el poeta va escriure en aquesta nau la dedicatòria del poema *L'Atlàntida* al seu protector Antonio López, durant el viatge d'encara no tres dies que va fer com a passatger des de Cadis fins a Barcelona, un cop ja havia deixat el seu càrrec de capellà de la naviliera.

Ha contribuït també a aquesta confusió que la mateixa dedicatòria que hem comentat es col·locà posteriorment en un dels quatre costats del monument a Antonio López, situat a la plaça del mateix nom a la ciutat de Barcelona.

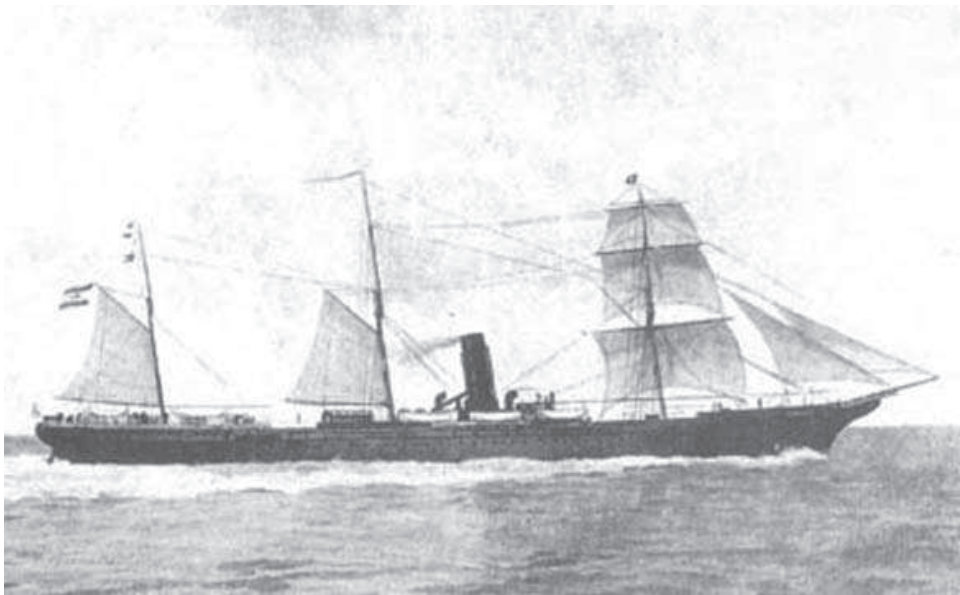
a) El vapor *Antonio López*

Hem de considerar que Verdaguer rebé el veritable bateig de mar al vapor *Antonio López*. A bord d'aquesta nau sortí del port de Cadis el dia 30 de desembre de 1874 i va mantenir-s'hi enrolat poc temps, car en arribar a l'Havana el dia 15 de gener de 1875 va ser transbordat al vapor *Guipúzcoa*, de la mateixa companyia.

Poc més de dues setmanes de navegació són molt poca cosa. Però tothom sap que les primeres experiències compten molt a la vida d'una persona.

Anar contemplant com, de mica en mica, la costa es va enfonsant a la ratlla de l'horitzó; trobar-te envoltat de mar per totes bandes, veient com la proa va obrint-se camí enmig de les onades, tot això són experiències inoblidables.

Mar i cel, cel i mar, és un espectacle que inicialment et deixa embadalit, però que més tard et permet reflexionar i mantenir incabables converses amb tu mateix.



El vapor *Antonio López* va ser construït a Escòcia, a les drassanes Denny, situades al port de Dumbarton al fiord del Clyde. Va ser un encàrrec de la naviliera Antonio López y Cía. i estava dissenyat especialment per a la línia de les Antilles.

El vaixell va ser lliurat pels constructors a l'armador el dia 25 de gener de 1866. Tenia el buc de ferro, amb una eslora de 82,29 m i

una mànega d'11,58 m. Altres característiques: 3.525 tones de desplaçament, 1.785 tones de pes mort, 1.970 tones de tonatge brut i 1.371 tones de tonatge net.

El disseny del buc era talment el d'un vaixell de vela on es va muntar una màquina de vapor alimentada per quatre calderes, que movia una hèlix de quatre pales.

Amb bon temps la força de la màquina li permetia arribar a la velocitat de 12,5 nusos, amb un consum de carbó diari de 38 tones. Les carboneres tenien una capacitat de 940 tones, la qual cosa li donava una autonomia de poc més d'uns vint dies.

Pel que fa a les veles, tenia tres pals, i el velam constava de flocs, veles quadres i cangrees als pals de trinquet i major, mentre que al pal de mitjana només hissava una cangrea. En alguns viatges, com al del quadre que acompanya aquestes línies, no guarnia vergues al pal major i, aleshores, aquest pal no hissava veles quadres i només utilitzava la cangrea.

Per a la sortida de fums i gasos disposava d'una única xemeneia que estava situada entre els pals de trinquet i major, i estava una mica inclinada cap a la popa.

La combinació de la màquina de vapor amb l'impuls de les veles li permetia garantir unes mitjanes de velocitat força satisfactòries. Pel que fa al passatge, podia embarcar 111 persones a primera classe, 52 a la segona i 620 a la classe d'entrepont o emigrant.

b) El vapor *Guipúzcoa*

Entenem que aquesta nau és clau per a l'adquisició de l'experiència marítima de Verdaguer: disset vegades de travessar l'Atlàntic representen un conjunt de vivències que a la força havien d'influir en un esperit sensible com el del nostre poeta.

El *Guipúzcoa* va ser construït a les mateixes drassanes que l'*Antonio López* (Denny a Dumbarton, Escòcia), per això les característiques tècniques dels dos vaixells eren molts semblants. Va ser lliurat l'any 1863, i el van incorporar a la línia de les Antilles.

Tenia l'aparell com el de l'*Antonio López*, amb bauprès, trinquet, major i mitjana. El buc era metàl·lic i la silueta era la d'un veler.

Les característiques generals eren les següents: 81,16 m d'eslora, 14,86 m de mànega, 7,92 m de puntal, 3.800 tones de desplaçament i 2.202 tones de registre brut.

La màquina de vapor era de dos cilindres, amb quatre calderes de tres forns cadascuna que li donaven una velocitat d'uns onze nusos en condicions de vent i mar favorables.



Després de l'avarament, al nou vaixell, que era bessó del també vapor *Infanta Isabel*, li posaren per nom *Príncipe Alfonso*. L'any 1868, li van canviar el nom pel de *Guipúzcoa*, que ja va conservar fins que va ser donat de baixa.

Aquesta nau podia arribar a transportar més de mil persones. El nombre de passatgers de primera, segona i tercera classe era fix. En canvi, s'aprecien diferències remarcables en el nombre de persones que anaven als entreponts de les bodegues com a emigrants. Segons la demanda de passatge s'habilitaven més o menys espais per a acomodar-hi persones. Les diferències esdevenien més importants quan es tractava de viatges de transport de soldats, tant a l'anada com a la tornada.

És important assenyalar que, en el transcurs de la guerra dels deu anys a Cuba (1868-1878), la companyia d'Antonio López va efectuar 1.028 viatges, en els quals va transportar un total de 400.000 soldats. En diverses ocasions, totes les naus d'aquesta companyia navegaven transportant tropes al Carib; i va haver-hi moments que hi havia quasi 25.000 soldats embarcats alhora. Aquesta xifra és impressionant, tenint en compte la capacitat dels vaixells de l'època. Ben segur

que Verdaguer va tenir més d'un problema, com a conseqüència de la gran acumulació de persones a bord.

3. El capità

Aquesta figura era clau per a l'expedició marítima, i tot girava al seu entorn. Ell decidia la ruta a seguir, l'aparell que calia mantenir hissat, les revolucions del motor. No hi havia res a bord que fugís del seu control.

Abans d'emprendre un viatge, passatgers i carregadors s'informaven de qui comandava l'expedició, car segons qui fos el capità, les coses podien rutllar d'una manera o bé d'una altra. Val a dir que, com que anar embarcat en els grans vapors transatlàntics era un veritable privilegi, les companyies navilieres que tenien aquestes línies disposaven dels capitans de més prestigi del país.

Una de les obligacions del capità era presidir tots els actes rellevants que es feien a bord. No cal ni dir que asseure's a la seva taula era un honor que calia administrar amb molta cura entre tot el pasatge distingit, per tal d'evitar gelosies.

El capità no tenia cap torn de guàrdia encarregat, però, com mana la llei, havia d'estar al pont de comandament sempre que hi haguessin situacions compromeses. Aleshores enmig de boires, temporals i maltempsades, el capità podia estar-s'hi durant dies, sense dormir ni moure's per a res fins que no passés el perill.

El capità era amo absolut del vaixell i tots els qui hi anaven embarcats l'obeïen. Ningú no discutia les seves ordres, fins i tot el capellà no movia ni un dit sense demanar-li permís.

4. La tripulació

Els vapors correu que feien la línia regular cap a les Antilles tenien una tripulació nombrosa, de més de cent persones, que podem aplegar en tres grups o departaments diferents: *coberta*, *màquines* i *fonda*. El primer grup, el formaven els oficials nàutics i els mariners que tenien per missió governar el vaixell per portar-lo d'un port a l'altre. També s'ocupaven de maniobrar les veles i del manteniment de l'ar-

boradura, de les cobertes i del buc. Així mateix era responsabilitat d'aquest departament el control de la càrrega de les mercaderies.

Els oficials prenen la denominació de *primer*, *segon* i *tercer*, i el primer oficial feia les funcions de capità en cas de mort o malaltia d'aquest.

Acostumava a haver-hi enrolat un alumne en pràctiques, que completava les singladures necessàries per a accedir al títol de pilot. Aquest estudiant prenia el nom d'agregat o aprenent de pilot.

La marineria estava dirigida pel contramestre o nostramo, i disposava de personal qualificat que feia les funcions de fuster, palloler i veler.

Al segon grup hi havia els oficials de màquines, ajudats pel personal encarregat de fer funcionar la màquina i les calderes, que també tenien cura dels serveis de bombes i de la circulació de l'aigua per l'interior de les dependències del vaixell.

Pel que fa als subalterns de màquines, n'hi havia de diverses especialitats: els greixadors; el caldereter; el palloler; els fogainers i els palers, dos grups molt nombrosos, que s'encarregaven de subministrar el carbó que de forma ininterrompuda cremava als forns, per tal de fer bullir l'aigua a les immenses calderes i produir el vapor necessari per a moure la màquina. El treball dels fogainers i dels palers era el més dur de tot el vaixell, pel fet de treballar en condicions de xafogor extrema, en un lloc tancat, al fons de la cambra de màquines, on hi havia la boca dels forns.

El grup de fonda tenia com a responsabilitat l'atenció del passatge, i estaven dirigits pel majordom o sobrecàrrec. En aquest grup podem diferenciar el personal de cuina i el de cambra. El primer estava encarregat de cuinar el menjar, tant per a la tripulació com per al passatge. El segon, estava format pels cambrers, que s'encarregaven de la neteja i de servir els passatgers; pel perruquer, pel bàrman, pel reboster, per l'encarregat de la roba, etc.

Cal indicar que pràcticament tots els membres de la tripulació eren homes; només hi havia una o dues cambreres, encarregades d'atendre les passatgeres de primera classe.

Finalment, per tal de vetllar per la bona salut, tant del cos com de l'ànima dels passatgers i dels tripulants, també hi havia enrolats un metge i un capellà, que tenien la consideració d'oficials.

5. Rutes favorables per creuar l'Atlàntic

Estudiant la documentació existent sobre les travessies dels vaixells *Guipúzcoa* i *Antonio López*, trobem molt poques referències geogràfiques que ens permetin dibuixar les derrotes seguides pels dos vapors.

Hauria estat interessant poder consultar els diaris de navegació de les dues naus que comentem, però no els hem pogut localitzar. Val a dir que si bé és cert que no podem traçar exactament sobre una carta nàutica les divuit derrotes seguides per Verdaguer, sí que, sense por d'equivocar-nos gaire, podem reconstruir les derrotes més probables.

Qui marcava la ruta del vaixell era el capità i aquest, per fer-ho, utilitzava l'experiència aconseguida durant molts anys de navegació, guiant-se també per les publicacions existents que aconsellaven les diferents rutes a seguir segons quina fos l'època de l'any. Fonamentalment ens estem referint als derroters de costes i als Pilot's Charts.

Tot i que, per anar d'un port d'Europa a un altre d'Amèrica, el camí més curt és seguir l'arc de cercle màxim que els uneix (ortodromia), això no es pot fer sempre, car, segons l'època de l'any, els corrents dominants i la meteorologia sempre canviant, sovint t'obliguen a emprendre rutes alternatives més llargues.

Els capitans del darrer quart del segle XIX eren tots ells homes que havien après a navegar a bord de velers, i se les empescaven totes per tal de trobar vents favorables i fugir de les maltempsades previsibles que podien trobar més al nord de determinats paral·lels.

A grans trets, els vaixells al viatge d'anada, tant si sortien de Cadis com si ho feien des de ports del Cantàbric, baixaven ràpidament en latitud, i un cop arribats a l'altura de les illes Madeira, arrumbaven ja més cap a ponent, navegant amb l'alisi per la popa. Amb bon temps la travessia des de l'estret de Gibraltar fins a Cuba acostumava a ser d'uns disset dies, però la durada podia allargar-se de manera molt significativa si s'agafava algun temporal.

Es tractava de recalcar a la costa nord de Puerto Rico o a la Hispaniola, i d'allà, pel canal Vell de les Bahames, anar amb vent i corrent a favor fins al port de l'Havana.

Si, durant el viatge, el temps anava essent favorable i es donaven

bones situacions astronòmiques, també podien optar per anar a recalcar al canal de la Providència, entre les illes Bahames. Des d'aquest pas accedien a l'estret de Florida i guanyaven el port de l'Havana, procedents del nord.

Aquesta darrera ruta presentava més dificultats quan hi havia temps rúfols i mala visibilitat, ja que les illes Bahames són molt baixes i fan difícils les recalades. Hem de tenir en compte que en aquell temps els vaixells no disposaven de cap dels actuals aparells d'ajut a la navegació.

A la tornada, el camí era ben diferent. Els vaixells no haurien pogut ajudar-se de les veles, si haguessin tornat pel mateix camí de l'anada. A més a més, haurien tingut sempre corrents en contra. Els calia, un cop deixat per la popa l'arxipèlag de les Bahames, pujar en latitud tan de pressa com poguessin, per tal d'atrapar els vents constants de ponent que bufen al nord de les illes Bermudes. D'allà, amb vent i corrent per la popa, creuar l'Atlàntic, recalant a qualsevol de les illes Açores i, des d'aquest lloc, posar proa bé a Cadis o bé als ports del Cantàbric.

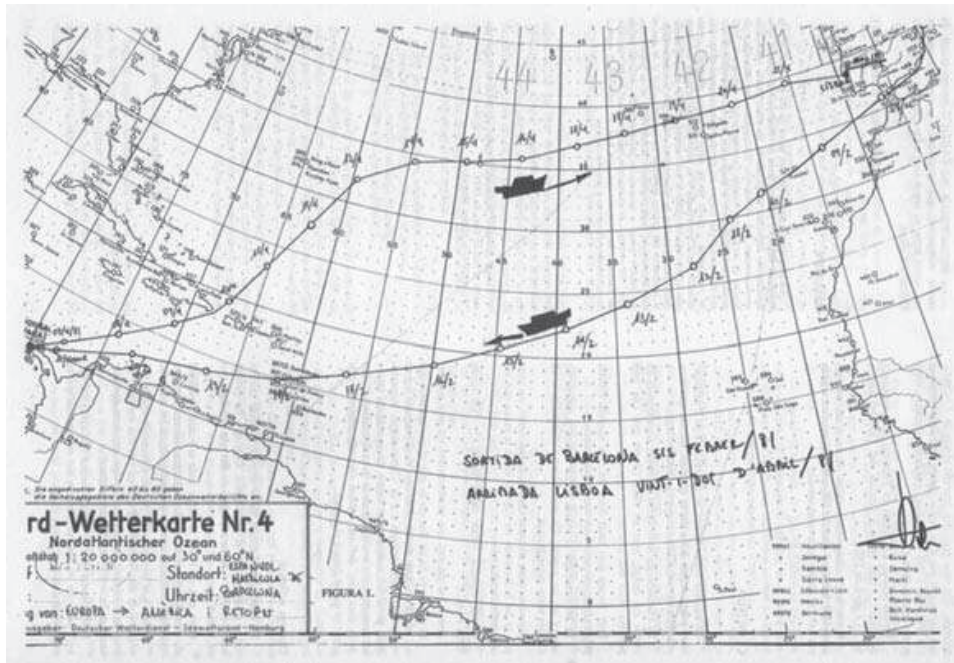
Hem de tenir en compte que el trajecte des de la Península fins als ports de les Antilles era de més de 3.000 milles nàutiques, quasi 6.000 quilòmetres. Aquesta distància sovint s'incrementava molt més si anaven fent ziga-zagues per aprofitar el vent.

És en aquest sentit que, quan Verdaguer escriu en alguna de les seves cartes que es troben a prop de les Açores, no hem de tenir cap dubte per afirmar que es tracta sempre del viatge de tornada d'Amèrica i mai del trajecte d'anada.

Aquestes diferències existents entre les rutes d'anada i de tornada d'Amèrica s'han mantingut fins als nostres dies.

Com a exemple del que s'ha comentat, hem dibuixat a la carta de l'Atlàntic nord que adjuntem les derrotes d'anada i de tornada a Panamà seguides per la motonau *Ártico*, de la matrícula de Barcelona, comandada, a primers de l'any 1981, per qui escriu aquest treball.

A la carta es pot observar que a Europa, malgrat que els punts de sortida i d'arribada es troben molt a prop l'un de l'altre (estret de Gibraltar i Lisboa, respectivament), el camí per creuar l'Atlàntic és molt diferent i, en alguns moments, arriba a trobar-se separat per quasi 15° de latitud (uns 1.600 quilòmetres).



6. La vida a bord

La vida a bord d'un vaixell mixt a vela i a vapor de finals del segle XIX no pot comparar-se amb la que es desenvolupa actualment en els moderns vaixells de creuer.

Un primer punt que volem assenyalar és el de la privacitat. Tret del capità, els oficials i els passatgers de primera classe, la resta de tripulants i de passatgers havien de compartir els allotjaments.

El capellà, com a oficial distingit que era, disposava de cambrot individual.

Els tripulants vivien tots junts al ranxo, en zones diferenciades per a la marineria, el personal de màquines i el de fonda.

El passatge es diferenciava segons la seva classe social. Espais relativament reservats per a la primera classe, i cabines cada vegada amb més persones a mesura que es passava de segona a tercera classe.

Els emigrants i els passatgers d'entrepont s'acomodaven en lliteres instal·lades per al viatge d'anada a les bodegues, i en tots els casos hi havia una separació estricta pel que fa a sexes, ja que els banys i els serveis calia compartir-los, tret de les poques cabines de luxe.

a) Distraccions

Els vapors de la companyia d'Antonio López disposaven d'una biblioteca que estava a la disposició dels passatgers. El sobrecàrrec de la nau tenia un catàleg i era l'encarregat de deixar els llibres a qui els sol·licitava.

El joc amb diners no estava permès a bord. El majordom facilitava a qui ho demanés els elements per entretenir-se en jocs com les dames, els escacs o el tresillo.

Les persones mataben gran part del temps passejant per la coberta, prenent el sol i l'aire de la mar, asseguts en còmodes butaques. Un dels serveis que es facilitava al passatge era el de perruqueria i bar. Al mateix temps tots els vapors correu portaven un metge que disposava d'una farmaciola de primera qualitat.

Mirant-ho ara, amb la nostra mentalitat del segle XXI, ens sorprèn que ja aleshores, fa més de cent anys, un dels atractius que les companyies navilieres mostraven dels viatges per mar era que representaven un descans tant per al cos com per a la ment. Així mateix es proclamava que era molt saludable per a tothom rebre les vigoritzadores brises de la mar.

b) Àpats

Tant pel que fa al nombre d'àpats com pel que fa a la llista de plats i la qualitat, la quantitat i la presentació d'aquests, hi havia una profunda diferència entre el que menjava la tripulació i el passatge; i també, dintre d'aquest, entre el que menjaven les diverses classes de passatgers.

Fins al mateix moment de la desaparició, a la dècada dels setantes del segle passat, de les rutes regulars transatlàntiques de passatgers per via marítima, una de les maneres de mantenir el passatge de primera classe entretingut era menjant. Els passatgers de primera menjaven cinc vegades al dia, i els àpats representaven una de les principals distraccions del viatge; és per això que els menjadors es muntaven amb el màxim de luxe i de confort.

Tot seguit s'inclou una mostra d'un dels menús tipus que oferia un vaixell de la Trsatatlàntica a començament del segle xx.



Els passatgers de segona i de tercera classe, tot i tenir uns menús sensiblement diferents dels exposats, tant pel que fa a la varietat, com a la quantitat i la qualitat, eren força correctes per l'època.

Els emigrants i els passatgers d'entrepont, en canvi, rebien un ranxo similar al de la tripulació que, a vegades, no era de gaire qualitat. Per aquest motiu, hi ha constància de diverses reclamacions i queixes. Aquests passatgers havien d'anar a buscar el menjar a la cuina i se'l menjaven on bonament podien.

Pel que fa a la tripulació, els oficials menjaven a la carta com el passatge de primera classe, mentre que els tripulants feien uns àpats molt més senzills, però, en general, molt millors que els dels vaixells de càrrega o els dels velers.

Els tripulants feien tres àpats al dia: esmorzar, dinar i sopar. En realitat, els únics àpats consistents eren els dos darrers, ja que l'esmorzar acostumava a ser molt lleuger: cafè i galeta, i només servia per entretenir la gana fins que no arribava l'hora del dinar. Val a dir que el cafè que es donava a la tripulació acostumava a ser de segona colada i no podia comparar-se als cafès que es prenen actualment.

Pel que fa a la galeta, es tractava d'un pa sense llevat, que es coïa dues vegades per tal que durés molt de temps.

Si bé hem comentat que les companyies navilieres procuraven subministrar al passatge distingit menús al màxim d'atractius possible, cal assenyalar que en aquells temps no hi havia neveres, ni menys encara cambres congeladores. El peix, la fruita natural i les verdures desapareixien pocs dies després de la sortida de port. Així, doncs, s'utilitzaven moltes salaons i també productes enllaunats.

Val a dir que a la coberta de proa, aquests vaixells portaven una mena d'estables amb bestiar vacum i porcí, que servia per a abastir de carn fresca la travessia.

En les diverses escales, es procurava entrar productes frescos, per tal de diversificar els àpats. Durant la travessia, com que no es disposava de peix fresc, els plats de peix es preparaven amb bacallà, peixopalo i salaons diverses de tonyina, sardines i anxoves.

Encara recordo els meus temps d'aprenent de pilot i de tercer oficial a la companyia Trasatlántica, a bord dels vaixells *Virginia de Churruca* i *Guadalupe* (a mitjan anys seixanta del segle passat), en què cada dia, abans de dinar i de sopar, em venia a buscar el cambrer d'oficials amb una extensíssima carta, que canviava diàriament, perquè triés el que volia menjar.

Les campanetes que anunciaven els àpats marcaven la vida del vaixell, i es pot dir que s'empalmava una menjada amb la següent. Així, si no volies desembarcar amb un grapat de quilos de més, calia fer bones passejades per la coberta.

7. El capellà en els vaixells de passatge

El vaixell representava la parròquia del capellà, el qual havia de vetllar per la salut espiritual tant del passatge com de la tripulació. Com la resta de l'oficialitat, ja s'ha comentat, aquest estava subordinat al capità i a les regles de disciplina establertes per la companyia.

El que hem de tenir en compte és que els passatgers canviaven a cada viatge i que la seva estada a bord acostumava a ser inferior a vint dies; per això, no podien establir-se les mateixes relacions de confiança, entre fidels i capellà, que arreen en terra amb molta força.

La família d'Antonio López era molt religiosa i les normes de comportament que van fixar referent a l'actitud dels tripulants envers el passatge es mantenien ben vives un segle després del temps en què va navegar Mossèn Cinto.

En un món d'homes de mar havia de treballar per tal d'*extirpar* —aquestes són les paraules de la companyia— la blasfèmia i tot el que moralment considerés reprobable.

També se li recomanava que actués de forma pacient i intentant convèncer. I que només quan no aconseguís res per aquest camí, anés a veure el capità per tal que castigues el culpable.

A bord celebrava la missa diàriament, i havia de posar-se d'acord amb el capità sobre si aquesta es podia fer, i del lloc i l'hora més convenients per a dir-la. Per donar exemple al passatge es procurava que el màxim nombre de tripulants assistís a la missa. La companyia considerava que la missió del capellà no es limitava a quan el vaixell estava navegant, sinó que quan aquest es trobava a port, el capellà havia de continuar actuant de la mateixa manera, celebrant les misses i vetllant per la tripulació.

Visitar els malalts, resar el rosari, confessar qui ho demanés, celebrar batejos i funerals, formaven part de les seves obligacions diàries.

Són realment curioses les instruccions que la companyia donava als capellans pel que fa a les relacions amb el passatge. Indicava que calia que alternés amb el passatge de cambra, però que havia de vetllar també amb molta cura pel passatge d'entrepont i els emigrants, ja que aquests eren sovint els que més necessitaven de la seva influència.

8. Sanitat

Un vaixell pot esdevenir un vehicle transmissor de malalties infeccioses, per la qual cosa, des de fa molts anys, s'han establert un conjunt de mesures a nivell internacional per tal d'evitar els contagis per via marítima.

Pel que fa a l'època de Verdaguer, hi havia multitud de normatives de les autoritats sanitàries adreçades al control dels vaixells que entraven i sortien d'un port.

El document més important s'anomenava patent de sanitat, i l'expedia l'autoritat sanitària del país on s'havia matriculat el vaixell. Mitjançant aquest document s'acreditava que la nau havia passat totes les inspeccions i que es trobava en condicions per emprendre un nou viatge.

Els vaixells que transportaven emigrants havien de ser inspeccionats amb molta cura per Sanitat Marítima, ja que les persones que hi embarcaven podien procedir de països llunyans, on hi hagués malalties molt perilloses, que podien escampar-se de manera ràpida a bord, on sovint les persones viatjaven amuntegades als entreponts de les bodegues.

Es tractava de controlar la pesta, la febre groga, el còlera, el tifus, la verola i la disenteria. Quan un vaixell havia fet escala en un port on s'havien declarat episodis d'una d'aquestes malalties infeccioses, o quan durant el viatge algú n'havia emmalaltit, no podia entrar directament al port de destinació. Havia de quedar-se en quarantena en un llatzeret, fins que es comprovava que la nau estava en perfectes condicions sanitàries. En el cas dels Països Catalans, el llatzeret estava situat a l'illa de Menorca, a la riba nord del port de Maó.

La calor, la humitat i la manca de neteja són els factors desencadenants del desenvolupament i la multiplicació dels gèrmens patògens.

A bord, qui prenia les mesures per tal de mantenir la nau en perfectes condicions sanitàries era el metge, i aquest avisava el capellà sempre que hi havia problemes, per tal d'ajudar i confortar els malalts.

No eren estranyes les morts a bord i, quan això s'esdevenia durant el viatge, el capellà celebrava les exèquies al difunt abans de llançar el cadàver a la mar.

9. La moral

No cal ni dir que hi havia instruccions molt clares a tots els vaixells de la que seria la futura Cía. Trasatlántica pel que fa a la moral. Per exemple, s'assenyalava que les senyores que viatgessin soles, sense la família, havien d'acomodar-se en cambrots determinats.

Durant el dia hi havia un saló per a senyores, a la disposició de les passatgeres que viatgessin amb bitllet de primera classe. Els homes no podien entrar-hi.

També hem trobat curiosos comentaris sobre el vestit de les passatgeres:

Las señoras deben evitar sombreros complicados, han de tener presente que los vientos de la mar no respetan los adornos. Las faldas de los vestidos deben ser de géneros algo pesados y es conveniente colocar en la parte inferior ó borde de las prendas, pequeños pesos que impiden se desarreglen por dicha causa.

Per tal de mantenir entretingut el passatge, de tant en tant s'organitzaven festes, a les quals estaven convidats els oficials de la nau. Aquesta tradició d'organitzar balls i festes durant les travessies va continuar fins que els darrers vaixells de passatge de la Compañía Trasatlántica van desaparèixer de les rutes atlàntiques, escombrats pels avions.

Val a dir que en aquestes festes els alumnes en pràctiques, tant els de l'especialitat de nàutica com els de la de màquines, hi tenien prohibida l'assistència. Ja se sap que la sang jove a vegades és massa ardent. Quasi cent anys després de l'època estudiada, qui escriu aquest treball va haver de patir aquesta discriminació. I només va poder accedir a balls i a festes organitzades a bord quan va passar els exàmens de pilot de la marina mercant i va ocupar la plaça de tercer oficial.

10. Cloenda

És evident que les llargues singladures que Verdaguer va viure embarcat a bord dels vapors *Antonio López* i *Guipúzcoa* influïren tant en la persona com en la seva obra futura.

Quan acceptà l'oferiment d'embarcar-se en els vapors correu, ocupant el càrrec de capellà, Verdaguer era un jove malalt de vint-i-nou anys, amb un coneixement del món real molt limitat. De fet, s'havia mantingut quasi sempre ancorat a l'interior de Catalunya.

Els viatges a Amèrica li obriren la ment vers uns horitzons il·limitats. A bord del vaixell el poeta pogué fer vida interior. Si tot

anava bé, disposava de moltes hores al dia per reflexionar. Enmig de la mar la feina de capellà és ben escassa: no ha de perdre temps en desplaçaments, tot ho té fet, no pot anar enlloc i no té gaires preocupacions. La bellesa del cel i de la mar i també la brutalitat de les tamborinades ferotges enmig dels temporals, ben segur que li deixaren una petjada profunda per sempre més.

Dos anys de navegacions és possible que no representin gran cosa en la vida d'una persona. Però, al nostre entendre, abans d'embarcar-se Verdaguer només tenia un coneixement purament teòric sobre multitud de temes. Navegar milers de milles d'una banda a l'altra de l'Atlàntic dóna molt de si, i el va fer madurar en tots sentits.

Per a Verdaguer, que era una persona amb els ulls i la ment oberts i amb ganes d'aprendre, l'anada al Nou Món va representar, també, una nova percepció del seu món. Hi ha coses que difícilment poden imaginar-se si no et passen a tu mateix. Per exemple, la visió dels milers d'emigrants que el poeta va acompanyar al llarg d'aquells viatges li féu brollar aquelles sentides estrofes d'amor a la Pàtria de «L'emigrant», que tots hem recitat alguna vegada:

Oh mariners, lo vent que me'n desterra,
que em fa sofrir!
Estic malalt, mes ai!, tornau-me a terra,
que hi vull morir!

Bibliografia marítima consultada

Manual litúrgico para uso de los capellanes de la Compañía Trasatlántica. Barcelona: Tipografía Católica. Calle del Pino núm. 5, 1893. 93 (1) p. MMB, ref. 2275.

Compañía Trasatlántica. Cuaderno de Apuntes para Capitanes y Oficiales. North Shields: Ed. Wilson & Gillie. Nautical Booksellers and Stationers. New Quay. MMB, ref. 2147.

Compañía Trasatlántica (Antes A. López y Compañía). Vapores Correos Españoles. Libro de Información para Pasajeros. Junio 1908. Barcelona: Tipografía El Siglo XX. Retiro, 12 á 18. Sans. Teléfono 3218. 200 p. FNB, ref 5300.

Para la Historia de la Compañía Trasatlántica Española. Notas del Capellán D. JUAN ALBERTÍ (1886-1919). Completadas e ilustradas por Juan Llabrés Bernal. C. de la Real Academia de Historia, del Instituto Histórico de la Marina. Palma de Mallorca, 1964.

A bordo del vapor Guipúzcoa. Novela de Costumbres, escrita á bordo del mismo buque en su viaje á La HABANA de 15 de enero á 3 de Febrero de este año. Por DON JOSÉ JOAQUÍN RIBÓ. Voluntario de la isla de Cuba y Autor de la Historia de tan Patriótico Cuerpo. Madrid: Imprenta de la Viuda e Hijos de Galiano. Ministerios, 2. Director, Luís García, 1872. Harvard College Library, Rom 2733.I.33.

Physical Geography of the Sea. M. F. Maury. Londres: George Philip & Son. 32 Fleet Street, 1859. BA.

Derrotero de las islas Antillas, de las costas de Tierra-Firme, y de las del Seno Mejicano. Tercera Edición. Madrid: En la Imprenta Nacional, 1837. BA.

Ocean Passages For The World. Rear Admiral BOYLE T. SOMERVILLE, CMG. Londres: Hygrographic Department, Admiralty, 1950. BA.

Trascripción del relato del viaje que hizo a Cuba D. Ignasi Bofill Brujó del 13 de diciembre de 1872 al 7 de enero de 1873 para encontrar salida a sus dificultades económicas. Vapor Castilla. [Diari manuscrit, 417 fulls] <http://www.vidamaritima.com/2008/10/el-viaje-de-d-ignasi-bofill-en-el-vapor-castilla/>

Proyecto de Código Sanitario, de 30 de abril de 1822. www.sanilex.com

Ley de 28 de noviembre de 1855. www.sanilex.com

Informe Aprobado por la Cámara de Comercio de Almería en el Anteproyecto para una Ley de Sanidad Marítima. Modesto Lafuente y Domínguez. Almería: Tip. de Fernando S. Estrella, 1904.

La Compañía Trasatlántica en las Campañas de Ultramar. Carlos Llorca Baus. Madrid: Ministerio de Defensa. Editorial Naval, 1990.

MMB = Biblioteca del Museu Marítim de Barcelona

FNB = Biblioteca de la Facultat de Nàutica de Barcelona

BA = Biblioteca de l'autor

Apèndixs

I. D. Juan Albertí y la misa a bordo

<http://www.vidamaritima.com/2008/05/d-juan-alberti-y-la-misa-a-bordo/>

No hay hombre de mar que no sepa rezar... a pesar de las creencias que cada uno de ellos pueda tener. El cansancio, las condiciones meteorológicas y el riesgo extremo en que la naturaleza pone a veces la propia existencia de uno mismo, hacen que a veces hasta los mismos profesionales recurran a este espiritual remedio... por lo menos para ayudar en la dura tarea de la supervivencia.

Qué no sería pues de las fogosas creencias inspiradas por la mar cruel en los pasajeros que en aquellos pequeños vapores del siglo XIX intentaban cruzar el charco.

Para ello las compañías de navegación tenían sus propios capellanes que auxiliados por miembros de la tripulación extendían su pastoral entre tan devota clientela... sobre todo durante y después de los temporales.

El Sr. Antonio Bofill me envió hace unos meses un extraordinario documento inédito —que espero tenga a bien editar cuanto antes— que relata la vida a bordo del vapor *Castilla*, en el año 1872, describiendo una genuina travesía desde Barcelona a La Habana.

Con su permiso y referente a los servicios religiosos transcribiremos a continuación unos resúmenes de algunos de sus comentarios. Espero que el Sr. Bofill, en el futuro nos pudiese conceder —si encontramos material gráfico de valor— la posibilidad de transcribir íntegro el texto y la minuciosa descripción del vapor que hace su abuelo, el Sr. D. Ignasi Bofill Brujo, durante el viaje que realizó a Cuba a fin de encontrar una salida a sus dificultades económicas. Veamos pues:

Día 14. Con un sol hermosísimo amaneció este día, ofreciendo una vista hermosísima por ir el vapor costeando siempre; viéndose desde el vapor muchos pueblos de la costa pasándose el día sin novedad hasta que por la noche se declaró un poco de marea haciendo el buque un movimiento de popa a proa no muy agradable siendo la causa de que muchos pasajeros se mareasen aun que yo no notara ningún síntoma de mareo, continuando el mismo tiempo toda la noche...

Día 21. Al levantarnos por la mañana, la mar estaba más brava, temiendo todos algún percance, y más los que no habíamos viajado nunca; por la tarde continua la mar en el mismo estado o más mal no ocurriendo otra particularidad a bordo más que algunas caídas por cubierta de los pasajeros que tenían algún atrevimiento de pasear por ella. La mayoría de los pasajeros permanecían en sus camarotes. A alta hora de la noche continua la mayor ansiedad entre los pasajeros, temerosos de que suceda alguna no-

vedad. Lejos de amenguar, la tempestad continua en estado más furioso que durante el día. Toda la tripulación está alerta y ejecutando las maniobras que el laborioso y entendido Capitán ordena y gracias a las bien acertadas medidas que se adoptaron creo que no tendremos desgracia alguna que lamentar...

Día 24. Amaneció el día con un cielo hermosísimo, pudiendo presenciar la salida del sol en todo su esplendor, permaneciendo la mar en estado verdaderamente de calma. Volviendo los ánimos a recobrar la tranquilidad y volviendo todas las cosas a un estado normal... A las doce horas de la noche se celebró la misa llamada del "GALL", estando bastante concurrida principalmente de señoras. Y toda la noche se pasó en bromas con motivo de la "Noche Buena", sin que nadie se acordara de los ratos pasados durante los últimos días...

Día 25. A las nueve de la mañana se celebró otra vez "el Santo Sacrificio de la misa", concurriendo muchísima gente. Después se dio una comida magnífica por ser Navidad. Se pasó el resto del día divirtiéndose y haciendo bromas sin que ocurriera novedad alguna...

Día 26. A las 11 horas de la mañana se celebró otra vez misa. Continuaron las diversiones. A las 12 horas más o menos, hubo una pequeña avería en la máquina, por lo cual tuvo que pararse ocasionando alguna ansiedad...

Pronto se salió de ella porque se supo que pronto estaría reparada. Pudimos volver a emprender la marcha. Se pasó la noche sin novedad alguna...

Día 29. Hoy pasé el día sin otra novedad que el de celebrarse misa. Concurriendo las señoras ataviadas con bastante lujo como si se tratara de asistir a una iglesia de las grandes ciudades. La misa se celebra en la popa del buque cerca del timón, allí en pocos momentos se arregla un magnífico altar. El cura sale revestido del cuarto del Capitán que es donde se guardan todos los vestidos y demás útiles necesarios para officiar. El sacerdote acompañado del primer piloto se dirige al altar, siendo dicho Sr. Piloto quien ayuda en la misa...

Día 1. A las diez de la mañana se celebró misa muy concurrida, pasó el día sin ninguna cosa digna de mencionarse y por la noche, permitiéndolo el estado de la mar, en la cámara de 1ª se dio un baile. Antes de empezar se tocaron al piano algunas lindas piezas ejecutadas por las bellas señoritas que vienen en este viaje. Después empezó el baile hasta altas horas de la noche. Por parte de algunos jóvenes que asistieron al baile se llevaron gratos recuerdos y bastantes esperanzas...

Día 7. Al levantarme, he subido a cubierta y se distingue perfectamente la tierra que es la punta del puerto de la Habana. Según todas las probabilidades, a las 12 de la mañana entraremos en dicho puerto. Todos los pasajeros están arreglándose y preparándose para la hora del desembarco...

Estupendo documento en que se ve la sencillez y dureza de la vida a bordo en aquellos tiempos.

Juan Llabres Bernal, Correspondiente de la Real Academia de la Historia, del Instituto Histórico de la Marina, editaba unos curiosos libros, muchos de ellos recortes y citas de pequeños apuntes en la prensa diaria, que aportan al conocimiento de nuestra Vida Marítima inigualables datos y cifras de gran valor histórico. Referente al tema que hoy tocamos, en su libro *Para la Historia de la Compañía Trasatlántica Española. Notas del Capellán D. Juan Albertí (1.886-1.919)*, D.L. P.M. 854-1.964-Num. Registro 28-64, diario de uno de los decanos de los capellanes de la Compañía, vamos condensar y transcribir los siguientes apuntes: *Los apuntes meramente personales que transcribimos íntegros a continuación, pertenecen al que fue dignísimo Capellán de la Trasatlántica Rvdo. Sr. Don Juan Albertí Bujosa, y ofrece el reseñar la casi totalidad de sus navegaciones desde 1.886 a 1.919, tan vario y abundante material para la gran historia de la primera de nuestras Compañías marítimas — mucha de cuya documentación no existe ya— que bien merecen los honores de ver la luz. Compruébelo el lector: Desde hace tiempo los correos marítimos con América y Filipinas están confiados a la Compañía Trasatlántica Española.*

Fundó esta empresa de navegación en el año 1881 don Antonio López y López, Marques de Comillas, prestándole el impulso de su actividad y de su inteligencia y transmitiéndole las honradas y gloriosas tradiciones de su casa, cuya razón social era A. López y Compañía.

El 24 de septiembre de 1.886, a bordo del vapor Habana, celebre mi primera misa en la Compañía, en el puerto de Barcelona, Festividad de la Merced, Patrona de la ciudad. Salida de Barcelona el 25 de septiembre. Con viaje a Málaga, Cádiz, Puerto Rico, Habana, Progreso y Veracruz.

El día 8 de diciembre fui transbordado en Cádiz al vapor España, con viajes a la Habana, Progreso y Veracruz. Su capitán D. Jose M^a San Pedro.

El total del libro está disponible en la estupenda página web Buques.org, escaneado y colgado por el Sr. Jaime Pons Pons y para terminar acaba de la siguiente manera: *No continúan mas las notas del P. Alberti — letra apretada y pequeña en un block recortado y pequeño también titulado: Vapores correos de la Compañía Trasatlántica en que he navegado y con la reseña de sus viajes (32 fols). En el Infanta Isabel estuvo embarcado mas de nueve años y de el salio, en Barcelona en septiembre de 1.921, para dejar la Trasatlántica al ser jubilado por edad. Era el decano de sus capellanes y en verdad queridísimo por todos.*

Como buen mallorquín paso a su «roqueta» a esperar con sosiego el final de sus días. No llegue a conocerlo, pero por capitanes de la Compañía paisanos suyos y amigos míos, que navegaron con el — don Meliton cardona Bosch y don Gabriel Rossello Guiscafre, ya fallecidos — supe que fue de agradable porte, siempre vistiendo uniforme pulcrísimo, austero, agradable con el pasaje, de fina conversación y cuidadoso de conservar recuerdos de sus viajes, de las lejanas tierras que visitara, y retratos y autógrafos de las muchas personalidades que conoció y trato en sus largos años de vida a bordo. En una palabra: el prototipo del Capellán del vapor correo español del siglo pasado.

Murió el Rvdo. D. Juan Albertí en su pueblo natal, Beñalbufar, unas casitas blancas incrustadas en los riscos de la costa Norte de Mallorca el 23 de junio de 1.933. Sobre la azotea de su casa, una torre que levantó exprofeso, atalaya un gran trozo de mar y de cielo...

Había nacido en 1.860

Agradecer desde estas líneas el trabajo del Sr. Jaime Pons en la página Buques.org, por su contribución a la memoria histórica del Estado.

II. Vapor Príncipe Alfonso

J. de Dios de la Rada y Delgado

El Museo Universal [Madrid], núm. 24 (14 de juny de 1863), p. 190
(digitalitzat a <http://www.cervantesvirtual.com/obra/el-museo-universal--128/>)

Como acontece siempre con todos los grandes pensamientos, no hace muchos años una empresa española, que comprendiendo la inmensa importancia de la navegación trasatlántica, estableció una línea de vapores, para abrir rápidas y directas comunicaciones entre la península y nuestras hermanas de Ultramar, sin que necesitásemos pagar un vergonzoso tributo á la marina mercante de otras naciones, tuvo que sostener larga y difícil lucha, para llevar á cabo su grandioso pensamiento. Segura, sin embargo, en lo digno de su causa, no vaciló un instante, y venciendo cuantos obstáculos se oponían á su paso, teniendo que luchar contra la opinión pública, lastimosamente extraviada, y confiando en que el tiempo acabaría por hacerla justicia, ha conseguido el mayor de los triunfos, viéndose celebrada y enaltecida por esa misma opinión, hasta el punto de producir un justo entusiasmo. La línea de vapores trasatlánticos de los señores López y Compañía, es citada hoy con legítimo encomio por todos los que han podido conocer, no solo lo elevado de sus miras, sino de la manera con que sabe cumplir el propósito que trató de desarrollar desde un principio.

La empresa de los señores López, no es una simple negociación mercantil, es también la realizadora de un gran pensamiento; el de servir de lazo que una y estreche cada día mas al través de los mares, las relaciones entre la metrópoli y sus colonias.

Por la falta de medios de comunicación, la mayor parte de los hijos del suelo americano, donde por ventura ondea todavía el pabellón español, encontrando mas espedido camino para los Estados-Unidos, Inglaterra y Francia, á estas naciones, y sobre todo á la primera, marchaban en busca de instrucción, de que podían temer careciese España, no siéndoles fácil conocerla y juzgando de su atraso por el de su marina. Debiendo en extrañas fuentes la fecunda semilla de la instrucción, imposible era que se formase en sus corazones el santo amor de la patria; á la que como acontece siem-

pre con los que se educan en el extranjero, miraban con injusto, aunque disculpable desden. Desconociendo sus costumbres, sus recursos, su civilización propia, su manera especial de ser, habían de aficionarse á ideas, peligrosas siempre, y más tratándose de provincias separadas de la metrópoli por la inmensa extensión de los mares, y rodeadas por todas partes de otros estados, que habiendo pertenecido a España, fueron poco á poco separándose de la madre común.

Desde el momento en que las comunicaciones se facilitan estos temores desaparecen. Los padres de familia de nuestras provincias de Ultramar, envían á la península sus hijos para recibir educación en establecimientos españoles, de donde en vez de volver al seno de sus familias, como otros de sus compatriotas enconados contra la madre patria, van, llevando en su corazón y en su inteligencia, con una instrucción sólida y verdadera, el germen del amor patrio, halagüeñas ideas de fraternidad, y el noble sentimiento del orgullo nacional, que es la mas firme garantía para la seguridad de los Estados. Bien puede asegurarse, como acertadamente hemos oído decir a una persona tan ilustrada como competente en estos importantes estudios,¹ que hacen mas para la seguridad de nuestras Antillas empresas como la que nos ocupa, que un ejército compuesto de muchos miles de combatientes.

La facilidad de comunicaciones trasatlánticas hace al mismo tiempo que se amalgamen y confundan las empresas mercantiles é industriales, de los españoles peninsulares y los españoles americanos: y esta es otra segura garantía para conservar aquellas ricas posesiones, escaso aunque brillante resto de aquel mundo desconocido, que antes que nadie levantaron de entre las ondas los españoles á la voz de Colon y de la mas grande reina que han contemplado los siglos: y si algún día pudiera verse amenazada la integridad de aquel territorio, á quien siempre miramos con tan entrañable cariño y tan disculpable orgullo, esos mismos rápidos medios de comunicación que en la paz nos enlazan, con los vínculos del mutuo interés y del recíproco amor, contribuirían poderosamente, como hermanas de la marina de guerra, á castigar el delirio de los que en mal hora tratasen de poner a prueba la lealtad acrisolada de nuestros hermanos de Ultramar. No olvidemos que gran parte de la preponderancia que Francia ha adquirido en Levante y de las grandes ventajas que supo alcanzar en las guerras de Crimea y de Italia, las debió á los vapores mercantes de las mensajerías imperiales, directamente protegidas por el gobierno de nuestros vecinos traspirenaicos.

Estas reflexiones y otras emanadas de ellas, que no apuntamos porque nos alejarían demasiado de nuestro principal propósito, nos ha inspirado la visita que en el día 28 del pasado mayo hicimos al vapor *Príncipe Alfonso*,

1. El señor don Patricio de Satrustegui.

propiedad de la empresa López y Compañía, y sin embargo de los diferentes artículos que casi todos los periódicos políticos le dedicaron en aquella fecha, vamos á ofrecer á nuestros lectores una ligera descripción de tan hermoso buque, porque ella justifique las alabanzas que hemos hecho, de una empresa que de tal modo sabe realizar su patriótico pensamiento.

Construido este vapor en el astillero de los señores Denny y hermanos, de Escocía, fue botado al agua el 3 de abril último, pudiendo presentarse como un verdadero modelo en su género. De 1000 toneladas de carga, midiendo, en toda su extensión de *roda á codaste* 318 pies castellanos, con 49 de manga, y capacidad para colocar á bordo 700 pasajeros de primera, segunda y tercera clase, presenta tales condiciones de solidez, que no ha vacilado el lloyd en darle la letra A, núm. 1, por nueve años.

Sobre su extensa cubierta levántase su majestuoso aparejo de fragata con bauprés, entre cuyo cordelaje se eleva el cañón de su poderosa máquina de vapor; y esbelto y elegante en su parte exterior, se encuentra dignamente decorado lo mismo á popa que á proa, habiéndole hecho acreedor sus condiciones marineras, tanto como su construcción, solidez y máquinas, á las alabanzas que le prodigaron cuantas personas entendidas tuvieron ocasión de examinarle el día de la referida visita, y con especialidad del entendido capitán de navío señor Topete, que manifestó era el *Príncipe Alfonso* digno hermano de los otros vapores de la compañía, *España, Isla de Cuba, Puerto Rico y Santo Domingo*, iguales en tamaño al que describimos, y que con el *Canarias, Paris, Ciudad Condal, Marsella, Alicante y Madrid*, algo menores, forman la rica escuadra mercante, con que hoy puede enorgullecerse la empresa.

Tripulado el *Príncipe Alfonso* por 113 hombres perfectamente adiestrados, y dirigidos por el capitán Villaverde y su segundo el señor Bayona, tiene para su defensa magnífica armería como los buques de guerra, y dos colisas de largo alcance y grueso calibre.

Para el servicio de los pasajeros que tengan la fortuna de atravesar en él la distancia de la península á nuestras Antillas, cuenta con dependencias tan importantes como panadería, sitio á propósito para carnes y pescados frescos, que se sirven durante todo el viaje, pastelería, refrescos, helados y sorbetes, extensos aljibes para 70 toneladas de agua, máquinas para hacer agua dulce, y además de una cocina para pasajeros, otra para la tripulación, y una tercera al vapor para la tropa.

Para que nada falte á los viajeros, lleva en su dotación un médico cirujano con bien surtido botiquín y cajas de instrumentos para toda clase de operaciones; y velando la empresa, no solo por la salud del cuerno, sino también por el pasto espiritual de los que á ella se confían, tiene abordo del vapor, capilla, servida por un celoso y entendido sacerdote.

En cuanto á comodidades para los pasajeros y el lujo interior de sus dependencias, cuanto pudiéramos decir seria pálido ante la exacta descripción de ellas, hecha por un periódico (no español, á la verdad), *El He-*

raldo de Dubarton (Escocia) del 30 de abril, de donde copiamos las siguientes líneas: «El salón principal es elegante y espacioso, midiendo 60 pies de largo, 20 de ancho y 8 de alto. Los entrepaños al estilo italiano, son de arce de ojo de pájaro con madera de cebra y filetes dorados, y en la parte superior de cada uno hay adornos finamente tallados con un escudo, en cuyo centro se ostentan las armas de una provincia ó ciudad de España. En los entrepaños de cada uno de los lados de la puerta del salón que mira á popa, se han colocado dos magníficos retratos pintados al óleo de la reina de España y del príncipe, su hijo. Estos retratos están rodeados de los escudos de las armas reales y bandera española, tallados y dorados con la mayor magnificencia. Debajo de estas pinturas se hallan colocadas elegantes cómodas con cubiertas de mármol. Los balaustres, picaportes y cerraduras son de plata galvanizada. El testero anterior está adornado con un gran espejo y reloj, y en el espacio que media entre las dos puertas de entrada, cuyos entrepaños son de cristal opaco, se halla colocado un precioso piano, encargado expresamente para este barco por los señores Denny á la fábrica de Collard y Collard de Londres. La caja de este piano está en perfecta consonancia con los otros muebles del salón. Su habitación admite dos filas de mesas con espacio amplio entre ambas, de modo que puedan sentarse á comer con toda comodidad cien personas.

»La antesala destinada también á los pasajeros de primera clase, mide 36 pies de largo por 20 de ancho, y está adornada con la misma magnificencia, diferenciándose solamente el estilo, en que la ornamentación es del tiempo de Isabel de Inglaterra. Los dibujos y adornos están trabajados con maestría y primorosamente acabados. En estos dos salones, y en la cámara de señoras, que es pequeña, pero elegante, así como en todos los departamentos de primera clase, donde pueden acomodarse unos 300 pasajeros, los balaustres, picaportes, cerraduras y demás accesorios son de plata galvanizada. En la parte anterior del buque, y sobre cubierta, hay una cámara cómoda, con salones, para 50 pasajeros de segunda clase, y en el sollado, ó bajo cubierta, se pueden acomodar multitud de pasajeros de tercera. La comodidad de los oficiales y tripulantes ha sido también esmeradamente atendida, así como la completa ventilación de todo el buque, por medio de los aparatos mas modernos. La despensa esta bien provista del correspondiente servicio de plata, y la batería de cocina es notable. En una palabra, nada falta para la elegancia y comodidad de las cámaras y salones ni de lo necesario á la higiene y bienestar de los pasajeros.»

Colocados los cuartos para estos en los entrepuentes, están amueblados con inusitado lujo, y separados por pasillos con puertas numeradas, recordando mas bien la distribución de las casas, que el incómodo sistema de literas al rededor de los comedores, que en los demás buques se observa. Magníficos baños de mármol, llamadores eléctricos, ventiladores, suntuosos divanes, todo está tan admirablemente dispuesto, que pa-

rece haber sido preparado para un ostentoso palacio mas bien que para un buque.

La fuerza motriz del *Príncipe Alfonso* es impulsada por dos máquinas de vapor de 400 caballos, estando combinadas sus diversas partes tan admirablemente, que aseguran un trabajo constante, y colocadas en un local espacioso y bien ventilado, cualidades ambas que rara vez se encuentran en los buques de vapor. Este poderoso agente se forma en cuatro calderas tubulares; y para la carga y descarga, que se efectúa por portas independientes en un todo del servicio de pasajeros, tiene el buque magníficas grúas de vapor, cuya fuerza motriz impulsa también un precioso cabrestante de Paul para levar el ancla, máquina que en visita llamó especialmente la atención del actual ministro de Marina.

En suma, el *Príncipe Alfonso*, bien puede asegurarse que es hoy el primer buque de la marina mercante española: ¡lastima grande, que ya que podemos enorgullecernos de ver ondear sobre él nuestro glorioso pabellón, no podamos decir con el mismo digno orgullo, que ha salido de los astilleros de nuestra patria!

¡Plegue al cielo llegue un día en que estos se encuentren á tanta altura como el de los señores Denny y hermanos! ¡y plegue al cielo también que para realizar los grandes buques que con tanto acierto está llevando a cabo la empresa de los señores López y compañía, pronto, muy pronto, en lugar de los dos viajes que hacen al mes estos vapores, se verifiquen tres o mas, y se extiendan á las repúblicas hispano-americanas, que con dolor ve la madre patria separadas de su seno.