

# LA MARINA ESPAÑOLA

PERIÓDICO DE CIENCIAS É INTERESES MARÍTIMOS.

Número 1.º

## CONDICIONES DE LA SUSCRICION.

LA MARINA ESPAÑOLA se publica en Madrid los dias 6, 12, 18, 24 y 30 de cada mes, en un pliego en fóllo de excelente papel y esmerada impresion, con ocho páginas á dos columnas y bajo una cubierta de color, cuya cuarta plana contendrá la *seccion de noticias* que, siendo de interés pasajero, sirven, sin embargo, para calmar la curiosidad de los navegantes ó la justa ansiedad de sus familias, dedicándose las otras dos planas interiores á la insercion de *anuncios*, siempre que se refieran á cosas ú objetos que se rocen con la navegacion ó tiendan á facilitar el buen éxito de las expediciones marítimas.

El importe de la suscripcion, que solo es de 2 escudos el trimestre en España é islas adyacentes, y 4 escudos en el extranjero y Ultramar, se remitirá íntegro á esta Redaccion, y á la vez que las señas de los suscritores, pudiendo, los que no se hallen en Madrid, valerse de sellos del franqueo y servirse de la segunda hoja de esta *circular*, si lo creen oportuno ó no encuentran giro ú otros medios que les ofrezcan mayor seguridad. No se admitirá ninguna suscripcion cuyo importe no se remita adelantado. Los anuncios á *dos reales* la línea para los que no sean suscritores y á MEDIO REAL para los que lo sean.

MADRID.

REDACCION Y ADMINISTRACION, CALLE DE SAN JUAN, NÚM. 52, PRINCIPAL.





# LA MARINA ESPAÑOLA.

PERIÓDICO

DE CIENCIAS É INTERESES MARÍTIMOS.

AÑO DE 1867 Á 1868.

MADRID.

Imprenta de R. Labajos, calle de la Cabeza, núm. 27.

1868.



# **DIRECTOR**

el teniente de navío,

**D. JESUALDO DOMINGUEZ Y RUIZ-GIMÉNEZ.**

---

LA  
MARINA ESPAÑOLA.

Redaccion y Administracion.

*Sr. D.*

MUY SEÑOR NUESTRO: En la seguridad de que los elementos marítimos que existen en nuestro país reclaman un *periódico* que se consagre á su defensa, vele por ellos y procure dar á conocer en esta Córte, que es en donde más importa que se sepa, sus necesidades y sus aspiraciones, hemos emprendido la publicacion de LA MARINA ESPAÑOLA, con el propósito firme y decidido de tratar en la prensa cuantas cuestiones puedan contribuir al desenvolvimiento de los grandes y legítimos intereses de nuestra marina, que son tambien los intereses de la patria.

La posicion geográfica de España, sus extensas provincias de Ultramar, sus riquísimos y abundantes frutos y la necesidad de exportar nuestros sobrantes para que el comercio se aumente, crezca la agricultura y se perfeccione la industria, aun prescindiendo de otro orden de consideraciones, han hecho nacer ya en el ánimo de todas las personas ilustradas, y en el deseo de la nacion entera, el íntimo convencimiento de que es preciso, y á toda costa indispensable, dedicarse con vigorosa actividad á desarrollar nuestra marina, á dar impulso á sus medios de accion, á extender la esfera en que hoy se mueve, para que los productos nacionales puedan ir, á la sombra de nuestro pabellon y bajo la garantía del respeto que inspire, en busca de los principales mercados del globo y de los puertos más lejanos.

Esa aspiracion tan patriótica y tan noble no la experimenta ninguna fraccion determinada, no forma el credo de ningun partido, no es la fórmula de ninguna escuela, no la inspira, afortunadamente, la pasion política, ni nace de ningun sistema de gobierno.

LA MARINA ESPAÑOLA no podria, sin empequeñecerse, formar parte de ninguna fraccion, afiliarse en partido ninguno, romper lanzas por escuela alguna, contribuir á derribar gobiernos ni á elevar ministerios, y por eso aparece sin carácter político; que no lo ha menester, seguramente, quien solo ha de inspirarse en el sentimiento nacional, quien solo ha de ocuparse de los asuntos de vital interés para la patria y de los medios que deben emplearse para que adquiera la marina la importancia que le corresponde.

Dentro de los linderos marcados por las leyes á esta clase de publicaciones, hay campo sobrado para realizar nuestros propósitos y cumplir la mision que nos hemos impuesto.

Nada nos veda ocuparnos de los adelantos de las ciencias náuticas, descubrimientos importantes, necesidades del comercio, reformas que reclama nuestra organizacion naval, y de los beneficios que obtendria la pública riqueza si la marina de guerra, frecuentando las remotas regiones á que en la actualidad no llega la mercante por carencia de datos ó falta de tratados, abriese á nuestros frutos y á nuestra actividad nuevos mercados y nuevas fuentes de engrandecimiento en provecho y prestigio del Estado.

Tampoco nos está prohibido publicar las disposiciones que el gobierno adopte respecto á la navega-

ción, ni indicar las ventajas ó señalar los daños que habrían de ocasionarle las trascendentales medidas que quizás se exijan en nombre de distintos intereses, siendo además de nuestra verdadera competencia, entre otros muchos y variados asuntos, la publicación de estudios hidrográficos, estado de los puertos, datos estadísticos, reseñas históricas, biografías de los marinos célebres y de cuantas noticias puedan ser, bajo cualquier concepto, útiles á la marina nacional. También publicaremos revistas y artículos literarios, escritos expresamente para nuestro *periódico* por literatos de gran reputación.

Y como nos consta lo mucho que Vd. se afana por el desarrollo de los intereses que nos proponemos defender, nos tomamos la libertad de enviarle esta carta por si quisiera suscribirse á LA MARINA ESPAÑOLA, contribuyendo de ese modo al sostenimiento de un *periódico* que puede producir tan beneficiosos resultados, y cuya publicación es, á todas luces, de una necesidad incuestionable.

Con este motivo se ofrece á las órdenes de Vd. y B. S. M.

La Redacción de LA MARINA ESPAÑOLA.

### CONDICIONES DE LA SUSCRICION.

LA MARINA ESPAÑOLA se publica en Madrid los dias 6, 12, 18, 24 y 30 de cada mes, en un pliego en folio de excelente papel y esmerada impresion, con ocho páginas á dos columnas y bajo una cubierta de color, cuya cuarta plana contendrá la *seccion de noticias* que, siendo de interés pasajero, sirven, sin embargo, para calmar la curiosidad de los navegantes ó la justa ansiedad de sus familias, dedicándose las otras dos planas interiores á la insercion de *anuncios*, siempre que se refieran á cosas ú objetos que se rocen con la navegacion ó tiendan á facilitar el buen éxito de las expediciones marítimas.

El importe de la suscripcion, que solo es de 2 escudos el trimestre en España é islas adyacentes, y 4 escudos en el extranjero y Ultramar, se remitirá íntegro á esta Redaccion, y á la vez que las señas de los suscritores, pudiendo, los que no se hallen en Madrid, valerse de sellos del franqueo y servirse de la segunda hoja de esta *circular*, si lo crean oportuno ó no encuentran giro ú otros medios que les ofrezcan mayor seguridad. No se admitirá ninguna suscripcion cuyo importe no se remita adelantado. Los *anuncios* á *dos reales* la línea para los que no sean suscritores y á MEDIO REAL para los que lo sean.

Ya se ha publicado el primer número.

Redaccion y Administracion, calle de San Juan, 52, principal.

Madrid 8 de Noviembre de 1867.

Don \_\_\_\_\_ vecino de \_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_ provincia de \_\_\_\_\_ á bordo de \_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_ puerto de \_\_\_\_\_ se suscribe á LA  
MARINA ESPAÑOLA y remite adjunto en sellos de franqueo ó en \_\_\_\_\_ el  
importe de un trimestre de su suscripcion.

Los que por hallarse embarcados desearan recibir los números en distintos puntos cada mes, se servirán hacer á continuacion cuantas advertencias tengan por conveniente.

**Redaccion y Administracion de LA MARINA ESPAÑOLA,**

**Calle de San Juan, núm. 52, principal.**

**MADRID.**

# LA MARINA ESPAÑOLA

PERIÓDICO DE CIENCIAS É INTERESES MARÍTIMOS.

Año I.

Madrid 6 de Noviembre de 1867.

Núm. 4.º

## Á NUESTROS COMPAÑEROS DE PROFESION Y DE CARRERA.

Faltaríamos á un deber de compañerismo y amistad si al empezar la publicacion de un periódico marítimo, no saludáramos con respetuosa deferencia y fraternal cariño á cuantos pertenecen á las marinas de guerra y mercante, y muy especialmente á los que en la actualidad se encuentran embarcados ó prestan sus servicios á distancia de millares de leguas del suelo que los vió nacer.

Algun día, no remoto quizás, la justa alternativa establecida entre los que cumplen tan penosos y arriesgados deberes, y los que ahora desempeñamos lejos de los barcos la tranquila mision que nos ha sido confiada, tal vez en recompensa de pasados trabajos, hará que aquellos á quienes reemplacemos aprecien en toda su extension, la sinceridad que entraña el afectuoso saludo que hoy les enviamos; y entonces, respirando el perfumado ambiente de la patria y rodeados de sus tiernas esposas, sus cariñosos hijos, sus hermanos queridos y sus ancianos padres, si tienen la ventura de que el cielo se los conserve todavía, apreciarán en lo que valen los muchos sinsabores y las infinitas amarguras que, hasta en las cosas más sencillas para el que habita en tierra, experimentan de continuo los hombres de mar.

Entonces, al contemplar el azulado cielo que los cubra, la esplendidez del sol que les alumbre, la pureza del agua de una fuente, la belleza del sazonado fruto que se mece en el árbol, el continuo y bullicioso movimiento con que la alegre multitud se agita, y el deslumbrante y exquisito lujo con que esa misma multitud se ostenta; recordarán, como nosotros recordamos ahora, las negras noches de preñadas nubes, los días sin sol, la sed abrasadora, la racion mermada, el profundo aislamiento y hasta la desnudez en que suelen vivir los que, á través de tormentosos mares, llevan á las regiones más remo-

tas la mision de ofrecerles el cambio entre sus productos y los nuestros, ó de mostrarles el valeroso arrojo de los hijos de España.

Y recordarán, con orgullo tan justo como verdadero sentimiento, la admiracion que causa á los extraños nuestra marina comercial, por la inteligencia de sus ilustrados capitanes y la consumada pericia de sus honrados marineros; preciosas cualidades que en tan poco se tienen en nuestro país, y que bastarian por sí solas, aun prescindiendo de la influencia que ejercen en su prosperidad, para que á esa benemérita y laboriosa clase se la tuviera en mucho y se la remunerara en más; porque es muy triste, y desconsuela grandemente pensar en las privaciones que se imponen y en los peligros que soportan esos titanes del trabajo por alimentar á sus familias, y contemplar la pobreza en que viven y la horrible orfandad en que las dejan.

Entonces, si para ahuyentar esos recuerdos y librarse de tan penosas ideas, evocan ante sus imagines asombradas la dilatada série de atrevidas campañas que ha llevado á cabo la marina de guerra, ya en provecho de la civilizacion y de las ciencias náuticas, ya en honra y esplendor de su bandera inmaculada, no les será posible prescindir de traer á la memoria la más reciente de esas prodigiosas campañas, en que nuestra pequeña escuadra del Pacífico, á las órdenes de un general tan jóven como distinguido, ha dado al mundo el espectáculo, doblemente magnífico, de apagar los fuegos de formidables baterías, lanzando contra ellas sus buques sin coraza, y de resolver un gran problema, dando la vuelta al globo con un barco blindado.

De esa campaña sostenida á 4.000 leguas de la patria, y en que un ardid de guerra poco noble, empleado con éxito por nuestros enemigos, dejó á nuestros hermanos sin una costa amiga, sin un puerto neutral, sin un solo palmo de terreno en que poner el pié y sin una esperanza de socorros extraños, en los momentos en que experimentaban las privaciones más crueles y los padecimientos más

terribles. De esa campaña en que vencimos, porque cada buque valia por una escuadra, cada comandante por un general, cada subalterno por un jefe y cada marinero por un barco. De esa campaña, en fin, cuyos gloriosos hechos no estarian nunca bien recompensados, por más que se otorgaran grados y condecoraciones á los que tuvieron la fortuna de llevarla á cabo, si no se les hubiera concedido el más preciado galardón de cuantos puede recoger el hombre en el camino de la vida, el de ser aclamado desde el seno de la representacion nacional *beneméritos hijos de la patria*.

Algun día, repelimos, podrán los que ahora saludamos entregarse á esa clase de consideraciones en el tranquilo hogar de sus familias; y entonces, si por acaso les sacase de ellas el bramido del viento y el estruendo del rayo, que va arrojando de su seno la tempestad que pasa, no podrán tampoco dejar de estremecerse, llenos de angustia el corazón y de temor el alma, ante la sola idea de la lucha imposible que, allá en mitad del furioso Océano, se traba con frecuencia entre la frágil nave á quien conduce el escaso saber y las exiguas fuerzas de la criatura humana, y el terrible huracan á quien empuja el hálito de Dios.

Entonces, y solo entonces, comprenderán la profunda emoción con que les enviamos este respetuoso y fraternal saludo.

LA REDACCION.

## LA MARINA.

«Es la marina, en su más simple y comun acepcion, el conjunto de bajetes de guerra y del comercio de una potencia cuyas costas bañan las aguas del mar; y considerada en un sentido ménos material, un arte sublime, á favor del cual la audacia, guiada por la ciencia, ha logrado llevar á cabo las empresas más altas y gloriosas, dominando el más terrible de los elementos, eludiendo y superando sus peligros. En un sentido más lato y trascendental, es el lazo que une y estrecha las relaciones sociales entre los pueblos más separados del globo; y bajo tal concepto, el vehículo del comercio y la civilizacion, que facilita de un modo prodigioso el cambio de los productos de la naturaleza y de la industria, y difunde los adelantos de las ciencias y los conocimientos más altos y sublimes. La marina es, por último, en la region de la politica, por sus especiales servicios en las principales naciones del mundo, un elemento de poder, á la par que un medio seguro de riqueza y prosperidad (1).»

(1) *Cronica naval de España*.—Introduccion.

No todos los escritores dan esta definicion de la marina, que es á nuestro juicio la más exacta; pretenden algunos establecer una separacion absoluta entre los buques de pertenencia del Estado, construidos y organizados para sosten del pabellon y para prolongar el territorio patrio en toda la extension del Océano, y las embarcaciones de particulares, cuyo exclusivo objeto es facilitar el cambio de los variados productos de las artes, de la industria y de la agricultura; pero son pocos los que, no ignorando el origen y la historia de la navegacion, dejan de reconocer que las naves de guerra y del comercio son partes complementarias de un todo, aunque para distinguirlas se haga uso de los calificativos de *militar y mercante*.

Los pueblos primitivos establecidos en la orilla del mar en situacion ventajosa, pero de ingrato suelo, aprendieron de la necesidad, madre de la industria, á sacar provecho de sus productos, cambiándolos por los que sobraban á los pueblos vecinos, una vez resuelto el problema de sostener los buques y darles direccion; mas las pasiones, que nacieron con el mundo, dieron lugar á que desde su principio se ejercitase privilegiadamente el ingenio de los hombres en idear los medios mejores para destruirse, y por tanto seria dificultoso investigar si la marina de guerra ha precedido ó no á la del comercio.

El primer dato que armoniza la exactitud histórica y las tradiciones poéticas de los tiempos heroicos, consiste en el recuerdo de ciertas expediciones marítimas que suponen medios de navegacion ya complicados, cuales son las de Jason, Hércules y Tesco. Poco tiempo después, dos pueblos dotados de génio emprendedor, aunque opuesto, aparecen en posesion de una marina militar y mercante á la vez, cuya organizacion y pericia los hace dueños del Mediterráneo y del camino de las Indias. Los fenicios y los egipcios verifican importantes expediciones, cuyo objeto es el de ensanchar la esfera, tanto de sus conquistas como de sus relaciones comerciales. Grecia, Cartago, Roma, que se disputan el dominio del mundo, por el del mar; Génova, Venecia, Normandía, que siguen sus pasos, adelantan sucesivamente la construccion naval, aunque emplean sus embarcaciones sin distincion en el mismo doble uso, y al llegar el siglo xvi no se observa ninguna variacion notable en el sistema.

España y Portugal fueron las primeras naciones que apreciando la necesidad de buques artillados para proteger las embarcaciones del comercio contra la piratería, no menos que para defender sus colonias, incesantemente amenazadas por los filibusteros, crearon una marina militar, adelantándose en esto á otros Estados, como les habian precedido en más preciosos descubrimientos.

Inglaterra cimentó, bajo el reinado de Isabel, su prosperidad comercial y su influencia política en el desarrollo del elemento marítimo. Francia no siguió estos ejemplos hasta mediados del siglo xvii, época en que se establecieron también las marinas militares de Suecia y Dinamarca, y Rusia no contó un buque de guerra hasta el año de 1694.

De modo, que la historia demuestra, que la division

de los elementos que constituyen la marina no ha tenido otro fin que consolidar su existencia.

El progresivo adelanto de las artes, de las ciencias, de las armas, no admitía por más tiempo la unidad de objeto; faltaba espacio para encerrar juntamente mercancías y máquinas, cañones y hombres que los manejasen; eran incompatibles el costo del aparato guerrero con la economía de empresas mercantiles, y quedaron estas entregadas á la iniciativa particular, reservándose el gobierno del Estado, á quien correspondía, la gestión de su respeto y seguridad; sin embargo, las atenciones á que estaban llamados los vasos flotantes, eran los mismos de siempre.

Un pueblo que sin atender á los productos de su suelo ni de su industria, sin estimular las transacciones comerciales, sin fomentar el desarrollo del espíritu naval, pretenda figurar entre las potencias marítimas, podrá en verdad adquirir á costa de sacrificios naves de guerra, organizar escuadras, lanzarlas á la mar; pero su poder marítimo será ficticio y fugaz, y la utilidad de tantos esfuerzos problemática.

Por el contrario, el pueblo que espera su prosperidad abandonando á la iniciativa individual el ensanche de relaciones internacionales, y la ventajosa colocación de los sobrantes de su industria, se halla espuesto á tantos engaños como humillaciones, ya que no á la completa ruína ó nulidad de su comercio.

Ambos podrán hacer alarde de toneladas ó cañones; ninguno de ellos tendrá marina.

Esta, como hemos dicho, exige el concurso natural de naves de paz y guerra, y no de otra manera puede ser considerada como lazo principal de las relaciones sociales entre los pueblos á quienes separa la inmensidad del mar; como elemento primordial de civilización, vehículo de exploraciones y descubrimientos, estímulo incesante del progreso en la agricultura, en la industria, en las ciencias más elevadas, y base de la grandeza y prosperidad de las naciones.

C. F. D.

## INFLUENCIA DE LA MARINA

EN LA CIVILIZACION DEL MUNDO.

### I.

Muchos volúmenes sería necesario escribir para tratar debidamente el asunto indicado en el anterior epígrafe, y á cuya mera exposicion nos limitaremos hoy, á reserva de examinarlo á grandes rasgos en otros artículos.

Al considerar los grandes adelantos de las ciencias físicas y la mecánica en nuestros días, y la pasmosa sencillez con que la palabra humana vuela en silencio de uno á otro hemisferio, á despecho de los mares y los montes, suprimiendo las distancias y cruzando los espacios con la prontitud del deseo, la razón se abisma, reconociendo, aunque sin explicarlo, el profundo mis-

terio de la criatura, tan finita por sus facultades y tan infinita por las aspiraciones de su espíritu, y que, á pesar de la limitación de sus fuerzas, realiza tan sobre-humanas maravillas en el órden físico de la creación. Sin embargo, los descubrimientos de que se vanagloria la edad presente, en su aplicación á la mecánica y á otras ciencias y artes, no son realmente verdades nuevas nacidas al calor de la civilización, sino progresos verificados en la senda trazada por Dios á la humanidad desde el principio de los siglos.

El género humano, uno por la unidad de su origen, por la unidad del idioma y de creencias, antes de la confusión de lenguas y de la aparición de las herejías, y por la unidad de sus misteriosas aspiraciones en todas las edades, en todas las latitudes y en todos los países, tiende constantemente á su unidad social, mediante el cambio recíproco de afectos y de ideas, de intereses morales y de riquezas materiales, y mediante la asimilación de leyes, costumbres é instituciones que lenta y silenciosamente se va elaborando á través de los siglos. El comercio, las ciencias económicas, las legislaciones civiles y políticas, en la esfera de los principios; el telégrafo suprimiendo las distancias, el vapor salvando las fronteras, y otros auxiliares mecánicos de gran valía en la esfera de las cosas reales de la vida, contribuyen á aquella obra providencial; pero ¿qué serían todos esos elementos de la civilización moderna, si mucho antes, desde el origen de los pueblos, no hubiera existido la Marina? Ella fué quien mostró á Sesostris y Dario los tesoros de las Indias, y á Dionisio y Megasthenes las maravillosas regiones del Oriente; y ella la que había de servir de medio para redimir de la esclavitud y la barbarie nuevos mundos, haciendo que la Fama inscribiese en el libro de la inmortalidad los nombres de Luis de la Cerda, descubridor de las Canarias, y de Cristóbal Colón, Alburquerque, Grijalva, Hernán Cortés, Pizarro, Juan Ponce de León, Magallanes, Vasco de Gama, Elcano y otros muchos que, ansiosos de gloria, desafiaron los mayores peligros, á trueque de arrancar un secreto al Atlántico y hacer que sobre sus ondas flotasen nuevos pueblos, cuyas voces habían de unirse á las del mundo antiguo en alabanza al Sér Supremo.

La marina ha sido el medio de que Dios ha permitido valerse á los hombres, para que, reconociéndose como hermanos en todas las regiones del globo, lleguen á darse un día el ósculo de la paz universal. No se verifica un progreso en las esferas de la civilización sin que inmediatamente la marina vaya publicándolo por todos los continentes, generalizando en ellos el comercio, la industria, las ciencias, las artes, todos los elementos de prosperidad de las naciones. Los frutos del suelo y de la industria de cada pueblo se convierten en manantiales de riqueza, porque la marina cuida de ofrecerlos á la curiosidad y al apetito de otros pueblos, exportando de ellos á su vez productos muy preciados: los adelantos de las ciencias económicas, morales y políticas dejan de ser el orgullo de una nación especial, porque la marina se encarga de enriquecer con ellos el patrimonio histórico de las demás naciones, desafiando las iras del mar que las separa; la justicia y

el derecho son inviolables en todos los países cultos, porque si alguno osara ultrajarlos, la marina sería el mensajero de alegría para los oprimidos, sembrando entre los opresores, si fuera preciso, la destrucción y la muerte: sin la marina los pueblos vagarían errantes y dispersos por el mundo; pero ella hace que vivan todos unidos como miembros de una gran familia, participando mutuamente de sus dolores y alegrías, de sus glorias y desventuras.

¿Cuál sería la suerte de las naciones, si abriéndose de repente los abismos, quedase en ellos sepultada la marina? Creerían haber soñado todos los acontecimientos de la historia; esperarían en vano que el eco de sus voces resonase en lejanos confines; tendrían que ahogar en llanto sus más risueñas ilusiones de gloria y de grandeza; verían envuelto en sombras su destino, y reducidos á límites muy estrechos los horizontes de su existencia; notarían en su derredor el silencio de la soledad y de la muerte, y observarían que la luz de la civilización iría poco á poco amortiguándose, como se amortigua la luz del día cuando invaden la región etérea los crepúsculos melancólicos de la noche.

E. G.

## LOS NUEVOS CUADERNOS DE BITÁCORA.

Entre las disposiciones dictadas por el ministerio de Marina en estos últimos tiempos, una de las que mejor acogida ha merecido sin duda en el Cuerpo general de la armada, es la adopción de nuevos cuadernos de Bitácora para el uso de los buques de nuestra marina. Con objeto de demostrar la urgencia de semejante medida, si hemos de salir del estado de abandono en que nos encontramos, más bien por incuria que por otra causa, puesto que para conocer la pericia de nuestros oficiales basta recordar los arriesgados viajes que en todo tiempo han emprendido, y de los cuales es digno coronamiento el primero de circunnavegación hecho por un buque blindado, vamos á permitirnos una ligera reseña del estado en que se encuentra esa cuestión en los demás países, y de lo mucho que actualmente interesa al buen nombre de nuestros oficiales.

Catorce años há que una conferencia científica tuvo lugar en Bruselas, con objeto de proponer los medios más convenientes para armonizar el sistema de observaciones meteorológicas á bordo de los buques, y obtener los adelantos consiguientes al estudio de las ciencias de observación, y particularmente en el de la geografía física del mar.

Las observaciones meteorológicas hechas en los Estados-Unidos desde el año de 1816, y la compulsación de más de mil cuadernos de Bitácora de barcos americanos, proporcionó al teniente de aquella marina, Mr. Maury, los medios convenientes para la publicación de sus célebres cartas de vientos y mareas. Estos primeros resultados hicieron que la mayor parte de los capitanes de aquella marina tomasen parte en los tra-

bajos emprendidos, con tanto mayor gusto, cuanto que sus afanes eran recompensados, no solo por el caudal de conocimientos que se iban adquiriendo, sino también por el regalo de un ejemplar de las cartas y planos publicados, en cambio del extracto de sus observaciones. Pero como á tan digna y humanitaria tarea, en la que estaban interesadas todas las potencias marítimas, debían contribuir con su óbolo los experimentados marinos del globo, de ahí que tan pronto como se echaron los fundamentos de esta nueva ciencia, pidiese Mr. Dobbin, secretario del despacho de Marina en Washington, el concurso de cuantos podían cooperar á tan nobles trabajos.

El 23 de Agosto de 1853, á petición de aquel gobierno, se reunían bajo la presidencia de Mr. Quitelet, director del Observatorio de Bruselas, los representantes de Inglaterra, Francia, Rusia, Suecia, Noruega, Holanda, Dinamarca, Bélgica, Portugal y Estados-Unidos, y el 7 de Setiembre se firmó el acta por la cual se estableció el sistema de observaciones que debían seguir los buques de todas las naciones contratantes, y de todas aquellas que se adhiciesen á tan laudable pensamiento. Poco después España, Prusia, Hamburgo, Bremen, Chile, Austria y Brasil ofrecieron su concurso, llegando los Estados romanos á conceder condecoraciones á los súbditos que cooperasen con sus trabajos.

Esa asociación, tan digna y meritoria, no podía menos de producir muy grandes beneficios á las ciencias, al comercio y á la navegación. La multitud de observadores que, diseminados por todos los puntos del globo, reunían los elementos para el bien común, han realizado las esperanzas concebidas, y apenas queda ya nación, por insignificante que sea, que no haya planteado su centro de observaciones. Infinidad de obras publicadas en casi todos los países atestiguan los adelantos conseguidos, y muchos más hay que esperar aun de los trabajos que se llevan á cabo por tantos hombres competentes.

Si grandes son los resultados que se obtienen de las observaciones meteorológicas hechas en los buques, aun son mayores los que han dado los observatorios fijos en los continentes, que aunan sus esfuerzos en beneficio del comercio, de la navegación y de la humanidad. El telégrafo eléctrico, hasta hace poco tiempo, ha reunido cada día en Londres las observaciones hechas en muchos puntos de Europa, y dos horas después se comunicaba á cada localidad los resultados obtenidos de la comparación, y deducido, por consiguiente, el tiempo probable en cada uno de ellos. Los semáforos lo hacían á su vez á los buques que se hallaban á su vista, y con este aviso humanitario sabían las contingencias á que se hallaban espuestos y podían maniobrar con sujeción á ellas: casi todas las naciones tienen establecidos estos benéficos centinelas, y cada día la ciencia con sus progresos y los pueblos con su concurso libran del peligro *cuerpo y bienes* de sus semejantes.

Un acontecimiento inesperado ha venido á suspender tan benéfico servicio. A la muerte del almirante Fitz-Roy sucedió Mr. Babington en las señales indicadoras del tiempo; pero encargada de ellas después la Socie-

dad Real, declaró en 26 de Noviembre último que suspendía su publicación hasta que, *después de algunos años*, puedan darse esos avisos fundados en los conocimientos científicos. Casi á la vez han desaparecido los dos hombres prácticos más amantes de las ciencias de observación, Fitz-Roy y Maury; el primero sucumbió desastrosamente hace poco más de un año, y en cuanto al segundo, solo podemos decir lo que escribía un oficial de marina francés desde Londres el año último: «Poeta y sábio á la vez, filósofo y marino, Mr. Maury fué, ante todo, un hombre honrado, á la gloria del cual nada faltaba, ni aun la aureola de la desgracia y de la miseria. Desde el principio de la guerra, abandonando el Observatorio de Washington, se vió sucesivamente herido en sus hijos, que sucumbieron en la lucha; en sus bienes, destruidos por Burnside; y hoy que su desgraciada patria está vencida, nos escriben desde Londres: «Maury, hecho un anciano, está sin asilo en el mundo.» Las naciones que en otra época respondían á su llamada, asociándose con tanto interés á su obra, se disputan ahora el honor de ofrecerle una hospitalidad digna de su nombre y su infortunio.»

España ha contribuido con sus noticias á los datos que se reúnen en París, pero el resultado quedó estéril para la localidad, puesto que las probabilidades de tiempo para nuestras costas, no tienen aplicación por falta de semáforos en los puntos avanzados de la Península. Más imaginarios han sido aun los resultados para el concurso de nuestra marina, á pesar de adherirse á la conferencia de Bruselas: la nación no ha correspondido al compromiso contraído en aquella época, por haber quedado sin valor las reales órdenes dictadas sobre el particular. Nuestros buques de guerra, que como todos los de su clase son los verdaderamente llamados á cumplir tan noble oferta, han continuado con ligeras excepciones, llevando sus cuadernos de Bitácora, como previene en su tratado D. Gabriel de Císcar: este mismo autor es el que sirve de texto en el Colegio Naval, y sin embargo, desde que se escribió aquella reputada obra ¡cuántos y cuántos adelantos no se han hecho en la navegación y la astronomía náutica!

No podemos negar que muchos laboriosos y entendidos oficiales de nuestra marina, han introducido ciertas variaciones en el modo de llevar los cuadernos de Bitácora y diarios de navegación; pero como no obedecían á un plan fijo, ni mucho ménos á disposición reglamentaria, de ahí que sus resultados hayan sido estériles al buen nombre de nuestra marina. Por esta causa se ha acogido con júbilo el nuevo modelo de cuadernos de Bitácora, y no dudamos que, dentro de poco, la marina ocupará el lugar que se merece entre las que se dedican al adelantamiento de la geografía física del mar.

Reformados convenientemente los cuadernos de Bitácora; provistos los buques de los instrumentos necesarios para las observaciones, y teniendo en los puertos principales de partida los *magistrales* para la comparación de los de á bordo, solo falta la instalación de una «Sección de observaciones meteorológicas» en el Depósito Hidrográfico, á cargo de un jefe ó oficial entendido en la materia, y bajo la inspección del Director del establecimiento, á cuyo punto deberán remitirse por las

autoridades de los departamentos y apostaderos, los extractos de navegación dados por los comandantes y oficiales de derrota á fin de cada campaña. Estos datos, inspeccionados en dicho centro, podrán servir para remitir copia á los establecimientos de la misma índole en el extranjero, y para publicar cada año un resumen de las observaciones obtenidas para inteligencia é ilustración de la marina.

La publicación de los extractos y observaciones despertará el estímulo en nuestros oficiales: se aficionarán al estudio de las ciencias de observación, y al par que se ilustran con estos conocimientos, sacarán á la España de la proscripción á que se halla reducida en esta cuestión internacional.

F. C.

DON FRANCISCO ARMERO Y FERNANDEZ DE PEÑARANDA,

MARQUÉS DEL NERVION.

# I.

No vamos á escribir una minuciosa y detallada biografía del General ilustre cuyos importantísimos servicios le hicieron acreedor al agradecimiento de la patria, porque ese trabajo está ya perfectamente hecho; tampoco vamos á ocuparnos del militar valiente ni del hombre de Estado con relación á sus lances de armas ni á sus antecedentes políticos, pues sobre no llegar á tanto nuestras fuerzas, no cumpliría además á nuestro objeto el entrar en ese orden de consideraciones.

Lo que hoy nos proponemos es investigar las causas en que consistía la importancia del insigne patricio, que hizo comprender al país cuánto importa á su prosperidad la regeneración de la marina, y del severo Jefe que hizo entender á la marina cuánto interesaba á su honra y porvenir el cumplimiento estricto de los grandes deberes á que la obligan los incesantes sacrificios que por ella se impone la nación: y dedicar un recuerdo de gratitud y de respeto al que habiendo ejercido en la armada por espacio de dos largas décadas, la influencia más extraordinaria y decisiva de cuantas pueden ejercerse en una corporación tan ilustrada y numerosa, solo deja al morir amigos que le lloren, y subalternos que le alaben.

Para que esos dos hechos se realicen, para ejercer tan absoluto predominio durante tantos años, y alcanzar la unánime alabanza de aquellos que lo soportaron de grado ó por fuerza, preciso es que concurran en quien tal hace y tales resultados obtiene, muy relevantes cualidades.

¿Estaba dotado de ellas el marqués del Nervion? ¿El influjo que ejerció en la armada, lo consiguió realmente por su mérito ó por la elevada posición en que se hallaba? ¿Puede justificarse esa elevada posición, ó la debió á un azar de la fortuna? ¿Qué hizo para alcanzarla y cuáles fueron sus merecimientos?

O de otra manera más concreta:

¿Quién y qué era D. Francisco Armero y Fernandez de Peñaranda?

Una sucinta reseña de su vida y algunas ligeras consideraciones sobre ciertos acontecimientos importantes, nos lo harán saber con exactitud.

Nacido á principios del siglo, contaba ya diez y ocho años el 1.º de Agosto de 1822, cuando se embarcó por primera vez en la corbeta *Aretusa* como guardia marina de segunda clase.

En esa edad, hasta el mar deja de ser azul para teñirse de color de rosa.

El joven guardia llegó á bordo de aquel buque de guerra lleno de ilusiones, en la creencia de que la libertad por sí sola engrandece á los pueblos, y persuadido de que todo cuanto se hace por ella es justo y conveniente.

Un año despues trasbordó desde la *Aretusa* al navio *Asia*, y al subir la escala de este segundo buque ya habia aprendido, por lo ménos, que no *todo*, cuando se hace en nombre de la libertad, aun suponiendo que sea justo, es de completa conveniencia.

En el *Asia* salió para el Pacífico, y allí combatió con bizarría por conservar á España sus dominios, hasta que habiendo terminado la lucha, hicieron rumbo á Filipinas. En Umata, desgraciadamente, se vió obligada la oficialidad á dejar el navio y á embarcarse en una fragata ballenera que la llevó á Manila.

Desde allí regresó Armero á España en la *Sabina*, desembarcando en Cádiz el 7 de Noviembre de 1825; y esta vez, cuando bajó la escala de aquel buque, habia aprendido ya por experiencia propia, que la libertad por sí sola, no hace grandes á los pueblos, y que para obtener de ella beneficiosos resultados es preciso Hermanarla con el orden, y conservar lo bueno aunque sea antiguo, desechando lo malo aunque sea nuevo.

Ese viaje alrededor del mundo fué de gran enseñanza para el guardia marina.

En él tuvo ocasion de conocer al hombre tal como es en sí cuando se entrega sin obstáculo alguno á sus pasiones; vió que es malo el fruto que produce el árbol cuya raíz no es buena; pudo apreciar los estragos que la sociedad sufre cuando se pervierte el sentido moral, y descubrir que bajo el manto de la libertad se esconde muchas veces la licencia.

Ese viaje le enseñó además, que el principio de autoridad debe ser sagrado para los pueblos dignos, y que la obediencia es en ellos una gran virtud. Le demostró tambien, que la subordinacion es en la milicia el primero de todos los deberes y la lealtad el conjunto de todas las virtudes.

Ese viaje, en fin, convirtió al niño en hombre, fijó de un modo permanente las opiniones políticas que habia de sustentar en el trascurso de su vida, y le hizo ver que el mar en todas partes es azul y sin tinte ninguno de color de rosa.

El 3 de Diciembre de 1828 ascendió á alférez de navio, captándose como oficial el respeto de sus superiores, á cuyo cariño se habia hecho ya acreedor, y el cariño de sus inferiores, de cuyo respeto estaba ya seguro.

Constantemente navegando en los mares de nues-

tro litoral y honrado de continuo con las comisiones más difíciles de cuantas pueden confiarse á un oficial de escasa graduacion, pudo apreciar prácticamente las necesidades de la Armada, las reformas que con perentoriedad exigia el estado de completo abandono en que se hallaba, y los medios que debian emplearse para evitar su próxima ruina.

Durante esas navegaciones adquirió el íntimo convencimiento de que, si la marina es necesaria en todas partes para la civilizacion del mundo y el poderio de las naciones, en España es absolutamente indispensable para su prosperidad y su grandeza; y esa conviccion le ligó á la Armada de tal modo, que desde aquella época datan sus propósitos de hacerla renacer á toda costa.

Audaz eran el empeño y débiles sus fuerzas, ¿qué podría hacer él para llevarlo á cabo?

—Lo ignoraba.

Demasiado joven todavía y nada más que alférez de navio, era casi imposible que sus consejos llegaran á las altas regiones en donde importaba que se oyesen; y aunque hubiera logrado hacerse oír, no estando revestido de autoridad ni de prestigio habrian sido completamente estériles.

¿Cómo vencer tantas dificultades?

—Lo ignoraba tambien.

Lo único que sabia, porque de continuo se lo estaban diciendo su corazón y su cabeza, era que podía realizar tamaña empresa, que para emprenderla debia esperar que la ocasion se presentara, y que si esto llegaba á suceder tendria que salvar muchos escollos y saltar por encima de obstáculos tan altos que, vistos desde la cubierta de la goleta *Mahonesa*, le parecian insuperables.

La ocasion no tardó en presentarse.

El Rey habia muerto, y las pretensiones de su hermano encontraron apoyo en un bando ofuscado por una cuestion sencilla de derecho.

D. Carlos reclamaba la corona de España, y esa demanda, sobre ser absurda, era imposible.

Doña Isabel II la ceñía ya en sus sienes por derecho propio y legítima herencia, cual en otros tiempos la ostentara en las suyas la primera Isabel; y el ejército en su lealtad, y la nacion en la rectitud de su hidalga justicia no podía consentir que se arrancaran de la cabeza augusta de su infantil Señora el Símbolo Real.

La marina oyó que se decía por quien tenia la mision de decirlo, «el Rey ha muerto ¡viva la Reina!» y fiel á sus deberes, como siempre, contestó con un ¡viva! entusiasta, cuyo eco, lejos de extinguirse, se multiplica más y más cada dia, y cobra mayor fuerza á través de los mares y el espacio.

La guerra estalló al fin. Las provincias del Norte, que creyeron en peligro sus fueros, alimentaban lo recio del combate al amparo de sus formidables montañas y al abrigo de sus agrestes costas.

Allí tenia su puesto la marina.

Armero se hallaba á la sazón en el departamento de Cádiz prestando sus servicios como ayudante de la mayoría general, y al acecho de una oportunidad que lo llevara á aquellas costas.

Un oficial de la goleta *Nueva Maria* destinada á la di-

vision de operaciones del golfo de Gascuña le proporcionó esa oportunidad.

Poco después se hizo á la mar la pequeña goleta empujada por un viento propicio que aprovechaba con avidez su gallardo aparejo, y que la columpiaba blandamente sobre las mansas olas.

Entonces el alférez de navio hizo su cálculo de probabilidades, y aunque el resultado no debió serle muy satisfactorio, adoptó la resolución irrevocable de caer en la pelea ó de subir tan alto, que su voz llegara á todas partes, y sus palabras se oyeran con respeto.

¡Caer en la pelea!... ¿y quién le habia dicho que esa triste probabilidad pudiera presentársele?

Verdad es que la marina debia proteger los movimientos del ejército y auxiliárle en sus operaciones siempre que fuera dable; verdad es también que podian ofrecérsele ocasiones en que sus servicios se hicieran del todo indispensables, y que á fuerza de distinguirse mucho quizás lograra alguna recompensa; pero esas eventualidades que ofrecian cuando más algun apoyo á la ambición modesta de los que se encontraban en primera línea, eran completamente nulas para alimentar la más leve esperanza en los que por sus escasas graduaciones se hallaban escondidos en el último término.

¿Contaba, por ventura, con algun poderoso protector?

Nadie le conocía y en nadie confiaba; sus propósitos, pues, eran á todas luces insensatos.

Nada de esto podia desconocer el alférez de la *Nueva Maria*, y á pesar de ello, al dar fondo en el puerto de Vigo estaba persuadido de que muy pronto emprendería la primer singladura del próspero viaje de su vida.

Ya veremos en el próximo número como esas esperanzas se fueron realizando.

En los proyectos de las obras que con más urgencia necesitan algunos puertos importantes, se propuso el ministerio de Fomento, por los ingenieros que los formularon, la construcción de nuevos varaderos, á cuyas inmediaciones deberían trasladarse los actuales astilleros, tanto por convenir así á los maestros constructores, cuanto porque pudiera edificarse en los terrenos que ahora ocupan, las fábricas ó almacenes de depósito que fuesen exigiendo las necesidades del comercio.

Varias empresas, y no pocos particulares solicitaron entonces del gobierno que les permitiese construir los mencionados edificios y les otorgase, con arreglo á las leyes, la propiedad de lo que edificaran.

Los que obtuvieron esas autorizaciones, que en nuestro juicio nada significan interin los varaderos no se hallen concluidos, reclaman hoy de los maestros constructores que desocupen el terreno de que se consideran dueños; estos, como es muy natural, se niegan á abandonar sus astilleros mientras no se les designe el local oportuno para trasladarlos, y el resultado es que, como semejante local no existe y las re-

clamaciones aumentan, los expedientes nacen y la paralización de los trabajos crece, porque los armadores no se atreven á emprender la construcción de nuevos barcos en unos astilleros cuya existencia aparece dudosa, y cuya repentina traslación les habria de perjudicar en gran manera.

Los complicados trámites á que están sujetos los expedientes que se instruyen con este motivo, por las muchas corporaciones que han de informar en ellos, impiden que el gobierno pueda adoptar una resolución definitiva sobre tan delicado asunto; y á fin de aminorar, en lo posible, la triste situación en que se encuentra la respetable y numerosa clase de carpinteros de ribera, base indispensable para la verdadera construcción naval, rogamos á las autoridades que intervienen en la formación de los espresados expedientes, que exciten el celo de quien corresponda y no omitan medio de ninguna clase para que, una vez ultimados, puedan ser resueltos por el señor ministro de Marina.

Los temores de la marina comercial ante el solo anuncio de que pudiera decretarse la supresión del derecho diferencial de bandera, han adquirido tales proporciones y se han hecho ya tan generales, que nos creemos en el deber de llamar la atención del gobierno de S. M., sobre las graves consecuencias que habria de producir tan radical medida, en un país que todavía está lejos de haber completado su regeneración marítima.

Al hacernos cargo de tan justos temores en este primer número de nuestro periódico, claramente indicamos que esa importantísima cuestión ha de ser privilegiado objeto de nuestros estudios y consideraciones.

Expuestas ya en los artículos que anteceden las condiciones especiales que concurren en las marinas de guerra y mercante, y muy particularmente, los importantísimos servicios que han prestado siempre en pró de la verdadera civilización del mundo, y del bienestar y adelanto de los pueblos, rôtanos solo, antes de concluir el primer número de nuestro periódico, indicar el sistema á que ha de obedecer y los medios que deseamos emplear, para que su publicación pueda contribuir en algo á la respetabilidad y desarrollo que por tantos títulos merece la marina española.

Nótese bien que hemos dicho *la marina española*, y no la marina de guerra ó la marina mercante; pues nada hay para nosotros más absurdo ni tan ocasionado á funestos disturbios, segun nos demuestra lo acaecido diferentes veces entre las marinas de Inglaterra, como esa especie de segregación y esos alardes de independencia mútua, con que los espíritus poco reflexivos

pretenden desunir lo que es inseparable, lo que nació para vivir unido, lo que ha constituido en todas ocasiones nuestra organización naval.

La marina es una; sus necesidades y sus medios de acción son también unos mismos, é idénticas sus aspiraciones: cuanto pueda contribuir al desarrollo de la marina mercante hará crecer, irremisiblemente, á la marina de guerra; cuanto coadyuve al fomento de esta coadyuvará á la vez á fomentar la otra.

Pidiendo nosotros sin tregua, sin descanso, sin desmayar en los tiempos adversos y sin adormecernos en los tiempos propicios, que se satisfagan las necesidades de la marina de guerra, claro es que abogamos porque se satisfagan las justísimas exigencias de la marina mercante; pues la principal razón que nos asiste para fijarnos con preferencia en la primera, estriba únicamente, en que nos son más conocidas las dificultades que se oponen á su engrandecimiento, y los diferentes sistemas que, para vencerlas, se han empleado en las varias naciones que se disputan hoy el dominio absoluto de los mares.

Por esa razón, entre otras muchas, por desconocer nosotros los detalles que pueden entorpecer el ensanche de la navegación comercial, y los grandes obstáculos que sea preciso remover para que adquiriera la importancia que la corresponde en una nación que ha sido la primera del mundo, y que le bastaría para ser ahora una de las primeras, quererlo con afán, no podremos llenar cumplidamente la misión que nos hemos propuesto al emprender esta publicación, si nos vemos abandonados á nuestras propias fuerzas, si el comercio marítimo no viene en nuestro auxilio suministrándonos, por medio de sus armadores y de sus entendidos capitanes, cuantos datos, acaecimientos, observaciones y noticias conceptúen dignas de publicidad, ó estimen oportuno someter á la consideración de los centros directivos de esta corte, valiéndose para ello de las columnas de nuestro periódico; en la seguridad de que siempre las hallarán á su disposición, y encontrarán en nosotros unos celosísimos sostenedores de sus legítimos derechos y de sus grandes intereses.

Afortunadamente la ocasión actual no puede sernos más propicia.

En el ministerio de Marina se vela sin sosiego, y se trabaja sin descanso, por el desenvolvimiento de los elementos marítimos que existen en nuestro país.

Nos consta, con toda certeza, que se está haciendo un concienzudo estudio de cuantas cuestiones importantes se han presentado de algún tiempo á esta parte, reclamando un puesto entre las que se refieren á nuestra organización naval ó pueden afectar, bajo cualquier aspecto, á la prosperidad y al desarrollo de nuestro modo de ser marítimo.

Con tan firmes propósitos, estudios tan severos y ánimos tan resueltos, no debe caber duda de que caminamos decididamente hácia la regeneración de la marina española.

Y no era posible que dejara de acontecer así, cuando esa regeneración viene siendo el anhelo constante y decidido de nuestra augusta Soberana, desde el momento en que fué declarada su mayoría de edad, desde

el instante mismo en que la paz llevó el sosiego á su español y bondadoso corazón, y la tranquilidad á su previsor y levantado espíritu.

La ocasión, repetimos, no puede sernos más propicia.

No malograrla es nuestro objeto; aprovecharla, nuestro solo afán; contribuir en algo al bien de la marina, nuestro único deseo.

Para ello suplicamos á nuestros compañeros de la armada, ya sean en el orden gerárquico nuestros jefes ó nuestros subalternos, que nos presten su apoyo eficaz y constante, que nos remitan el resultado de sus estudios y sus observaciones, que nos digan con entera franqueza cuanto crean á propósito ó consideren que pueda encaminarnos á perfeccionar el sistema naval ahora vigente, y á desarrollar los elementos de riqueza que se hallan esparcidos y casi inesplotados, lo mismo en España que en sus magníficas provincias de Ultramar.

Pero no es eso todo lo que esperamos de nuestros compañeros de la armada y del comercio; deseamos algo más importante todavía, y de más decisivos resultados en el orden social y en el orden moral; que no es justo, ni se aviene bien con nuestras inclinaciones ni con nuestras costumbres, ocuparnos solo de lo que tenga relación con el mejoramiento material de los pueblos, dejando en el olvido lo que pudiera mejorarlos intelectual y moralmente.

Con tal objeto, nos atrevemos á rogarles que no limiten sus observaciones al estado en que se halle el comercio ó la navegación en los países que recorran, sino que las lleven hasta poder decirnos cuáles son sus alcances científicos, sus sistemas políticos, sus problemas administrativos, sus discusiones económicas, las religiones que profesan, los usos que los caracterizan y la cultura que los recomienda.

Mucho pedimos, indudablemente, á nuestros ocupadísimos compañeros; pero mucho esperamos de su cariño y de su ilustración.

En tarea tan laudable todos pueden sernos de extraordinaria utilidad, y á todos acudimos llenos de confianza y exentos de egoísmo.

Nosotros quisiéramos que ellos fuesen los verdaderos redactores de este periódico, que nos apresuramos á ofrecerles, y que únicamente nos dejaran el trabajo mecánico y oscuro de confeccionarlo y dirigirlo.

Si nos prestan su apoyo, como les suplicamos y nos prometemos, cuenten con que obtendrán, á no dudarlo, nuestro agradecimiento en primer término, y después la satisfacción de haber, quizás, contribuido en algo al engrandecimiento de la patria, que es la más grande y noble aspiración de LA MARINA ESPAÑOLA.

---

*Editor responsable, D. RICARDO CABALLERO.*

---

MADRID.

IMPRENTA DE R. LABAJOS, CALLE DE LA CABEZA, NÚM. 27.

—  
1867.



## SECCION DE NOTICIAS.

Resoluciones adoptadas por el Ministerio de Marina desde el 16 del próximo pasado Octubre hasta el día de hoy.

- En 16. Concede al alférez de navío, D. Pedro de Castillo y Westerling, real licencia para casarse.
- En 18. Ascendiendo á teniente de navío á D. Manuel Acha y Olózaga.
- En id. Destina al apostadero de la Habana á D. Joaquín Rodríguez de Rivera, alférez de navío.
- En 21. Id. id. á D. Juan Moreno Guerra y Croquer, alférez de navío.
- En id. Dispone que D. Joaquín Rovira, alférez de navío, embarque en el vapor *Vigilante*.
- En 22. Asciende á capitán de fragata á D. Evaristo Casariego y á teniente de navío á D. José Delgado.
- En id. Nombra comandante del vapor *San Francisco de Borja*, al teniente de navío D. Luis Gaminde y Torres Vildósola.
- En 24. Concede seis meses de licencia para Ecija al alférez de navío, D. Fernando Aguilar y Martel.
- En 23. Real decreto disponiendo que en lo sucesivo desempeñen las comandancias generales de los arsenales del Ferrol y Cartagena los segundos jefes de los departamentos.
- En id. Real decreto disponiendo cese en el cargo de vocal de la Junta Consultiva de la Armada, el jefe de escuadra, D. José Lozano y García Benito.
- En id. Real decreto nombrando vocal de la Junta Consultiva de la Armada al jefe de escuadra D. Rafael Tavern y Nuñez.
- En 25. Real orden concediendo cuatro meses de licencia para Cádiz, al capitán de fragata, sin antigüedad, D. Emilio Barreda y Perez.
- En id. Dispone regrese á la Península desde el apostadero de la Habana, el teniente de navío don José María Lazaga.
- En 20. Real decreto admitiendo la dimision del cargo de Ministro del Tribunal Supremo de Guerra y Marina, que hace, fundado en el mal estado de su salud, el teniente general D. Rafael Legobien.
- En id. Real decreto nombrando para el anterior cargo al jefe de escuadra, D. Patricio Montojo.
- En 26. Concede seis meses para servir destinos en tierra, y atender á su curacion, al teniente de navío, D. Olimpio Aguado y Rojas.
- En id. Concede cuatro meses de licencia á los tenientes de navío, D. Santiago Alonso Franco, D. Miguel Liaño y D. Salvador Poggio.
- En id. Releva del mando de ligoleta *Caridad*, y concede cuatro meses de licencia para restablecer su salud, al teniente de navío, D. Gerónimo García y Palacios.
- En 22. Dispone entre en número el brigadier supernumerario D. Juan Bautista Topete, para cubrir la vacante ocurrida por fallecimiento del brigadier D. Arcadio Calderon.
- En 26. Asciende á D. Luis Bula, D. José Ramis Ayreñor y D. Adolfo Reinoso, á capitán de navío, capitán de fragata y teniente de navío respectivamente, para cubrir vacante.
- En id. Nombra ayudante de derrota de la fragata *Blanca*, al teniente de navío D. Fabian Montojo y Salcedo.

Noviembre.

- En 4.º Dispone se traslade á Cádiz, para verificar á bordo del vapor *San Quintín*, una comision en las costas de Africa, el capitán de fragata D. Juan Pita-da-Veiga y Sollozo.
- En 5. Asciende á teniente de navío al alférez de navío D. Juan Moreno Guerra y Croquer, para cubrir la vacante ocurrida por fallecimiento del teniente de navío D. José Jimenez y Escalera.

### SUBASTAS PENDIENTES.

Medicinas para Cádiz, se subastan en Madrid y Cádiz, el día 6 de Noviembre.  
 Cascos de buques, se subastan en Madrid y Cádiz, el día 14 de id.  
 Carbon para Filipinas, se subasta en Madrid, el día 20 de id.  
 Idem para Cádiz y Ferrol, se subasta en Madrid, Cádiz y Ferrol, el día 18 de id.  
 Mantas, se subastan en Madrid, Cádiz, Ferrol y Cartagena, el día 20 de id.  
 Hierro para los tres arsenales, se subasta en Madrid, Cádiz, Ferrol y Cartagena, el día 25 de id.  
 Carbon para la Habana, se subasta en Madrid, Habana, Cárdenas y Nuevitas, el día 16 de Diciembre.

### TRISTE NOTICIA.

Acabamos de recibir la del fallecimiento del Escelentísimo señor Teniente general de la Armada D. José María de Quesada y Bardalonga. No pudiendo publicar en este número, por hallarse ya impreso, la biografía de tan distinguido general, empezaremos su publicacion en el siguiente.  
 La Redaccion de LA MARINA ESPAÑOLA acompaña en su justo dolor á la respetable familia del ilustre finado.

### ADVERTENCIAS.

Causas ajenas á nuestra voluntad nos han impedido repartir este número con la oportunidad debida; ya procuraremos que en lo sucesivo no haya retardo alguno en la publicacion del periódico.

Al repartirse el número inmediato se procederá al cobro del importe de la suscripcion de este primer trimestre. Si los señores á quienes les remitimos el periódico, por creer que su lectura les puede interesar, no quisieran honrarnos figurando en la lista de nuestros suscritores, se servirán devolvernos este número por medio del repartidor que se les presente á realizar el cobro.