

LA MARINA ESPAÑOLA

PERIÓDICO DE CIENCIAS É INTERESES MARÍTIMOS.

Número 3.º

CONDICIONES DE LA SUSCRICION.

LA MARINA ESPAÑOLA se publica en Madrid los días 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 integro 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 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 E INTERESES MARÍTIMOS.

Año I.

Madrid 18 de Noviembre de 1867.

Núm. 3.º

A S. M. LA REINA NUESTRA SEÑORA:

La Redaccion de LA MARINA ESPAÑOLA tiene hoy el honor de llegar hasta los piés del trono, para ofrecer el sincero homenaje de su respeto y su lealtad á la augusta señora que lo ocupa, y cuyos dias celebrará mañana alborozada la nacion de los atrevidos y emprendedores navegantes.

Hoy mismo, antes que el dia concluya en este extremo occidental de Europa, la bandera española ondeará en los mástiles de multitud de embarcaciones del comercio, y será saludada con júbilo por los buques de guerra que, allá en las regiones orientales, tienen la alta mision de hacerla respetar y conservarla immaculada.

Hoy mismo el estampido del cañon anunciará á millones de súbditos de la reina de España que está próximo á amanecer en la metrópoli uno de esos anhelados dias en que la Armada, botando al agua los buques contruidos en sus arsenales, ó poniendo las quillas de los que en ellos debieran construirse, ha visto realizarse el progresivo aumento de sus fuerzas y la inauguracion de aquellas obras que han de conducirla á su completo desarrollo.

Uno de esos dias que nos señalan el camino que va recorriendo en su reinado la que, siendo en la historia de la madre patria la segunda de las Isabels, es en la de aquellas apartadas regiones la PRIMERA ISABEL.

Uno de esos dias en que la marina nacional tributa con sus victores y con las repetidas salvas de su artillería un testimonio público y solemne de su agradecimiento y adhesion hácia la Madre augusta del primer guardia marina de la Armada.

Agradecimiento y adhesion tan profunda, que con igual intensidad se manifiesta en los puertos de nuestro litoral, que en cuantos tremola en este dia la bandera roja y amarilla.

Nosotros, no esperando á mañana para elevar al

trono los fervientes votos que hacemos de continuo por la felicidad de nuestra Reina, no hacemos más que unirlos á los de aquellos de nuestros compañeros, para quienes el dia de mañana nace hoy, é interpretar fielmente los deseos de cuantos visten el honroso uniforme de la Armada.

Reciba, pues, tan augusta Señora la felicitacion que tienen la honra de dirigirla los humildes redactores de este modestísimo periódico, como una prueba irrefragable de los sentimientos monárquicos y de la adhesion que experimenta hácia su real persona y dinastía, *la marina española*.

CAUSAS QUE HAN IMPEDIDO

el pronto desarrollo de la Armada.

II.

Dijimos en nuestro número anterior que la incesante alteracion del material marítimo era la causa del lento desarrollo de la Armada, y hoy vamos á indicar los perjuicios que nos hizo sufrir la primera de esas trasformaciones.

El año de 1840 se construyeron en el extranjero los dos primeros vapores que ha tenido nuestra Armada; el 43 se adquirieron otros dos, aumentándose al mismo tiempo las fuerzas navales con dos corbetas y un bergantin; en el siguiente una fragata y otro bergantin, acopiándose materiales para emprender la construccion en nuestros arsenales en que tambien se procedió á la reparacion de gradas y edificios.

Tomáronse medidas para crear al mismo tiempo que el material, el personal que habia de dotarlo, fundándose al efecto en San Fernando, en 1843, el Colegio naval militar. En este mismo año se terminaron ó adquirieron dos corbetas y dos vapores, y en el siguiente de 1846 se botó al agua el primero de estos buques construido en España.

En aquella época en que el vapor, como motor marítimo, estaba muy distante de la perfección y desarrollo que después ha alcanzado, constituían las escuadras dos cuerpos heterogéneos: los navíos y fragatas, representantes de la fuerza, y los vapores de ruedas, sus auxiliares en los movimientos, en calmas ó vientos contrarios. La combinación de ambos cuerpos ó de sus resultantes, fuerza y movimiento propio, se consiguió más tarde; pero entonces el aparato de ruedas y los límites no salvados en las construcciones, no permitían dar á los buques de vapor las dimensiones necesarias para soportar mucha artillería.

Las construcciones y adquisiciones para nuestra marina tuvieron que ser naturalmente de estas dos especies, y puede asegurarse que el celo de la administración y de sus empleados produjo buques inmejorables en su clase, así por las propiedades militares y marineras, como por la belleza de las formas. Atendidos los elementos de que podía disponerse, fué también notable el desarrollo conseguido por los esfuerzos de todos, como demuestran los estados del año de 1855, en que aparecían 3 navíos, 4 fragatas, 5 corbetas, 12 bergantines, 14 pailebots y goletas, 12 trasportes de vela, 31 vapores y 117 buques menores, ó sean un total de 198 de todas clases.

Cruzaron estos por los mares de Europa y América, llevando nuestro pabellón á puntos donde se había borrado su memoria; se establecieron estaciones que han llegado á ser focos importantes de comercio para los frutos del país; se alentó y protegió la navegación mercante; se organizaron divisiones ó escuadrillas para combinar con las atenciones del servicio la instrucción del personal; la hidrografía fué también objeto provechoso del empleo de algunos buques, y uno de ellos emprendió, con crédito de la nación y beneficio de los oficiales, un viaje científico de circunnavegación.

Siguiendo el progresivo adelanto gradual hacia la perfección, que se ha observado en los siglos anteriores, no cabe duda de que con las bases que constituían estas fuerzas y el plan preconcebido de su fomento anual, contaría hoy España con una Armada proporcionada á su posición entre las de Europa, á sus recursos ordinarios y á los sacrificios hechos para su creación.

Desgraciadamente, cuando se habían invertido sumas respetables en este material y en el de arsenales con que se halla íntimamente ligado; cuando los diques, varaderos, gradas y otras costosas obras

hidráulicas se habían reconstruido y se encontraban en estado de responder á todas las necesidades, la resolución de un problema de hidrostática, haciendo una revolución completa en el sistema de propulsión y en las condiciones de las marinas de guerra, vino á reducir á la nulidad la nuestra.

La aplicación de la hélice al movimiento de los buques, que tal fué el invento causante del trastorno, permitía conciliar las condiciones militares con las marineras según se deseaba, aunque para lograrlo hubo de darse á los vasos proporciones que nunca habían tenido, á fin de conseguir la estabilidad y la capacidad necesarias para la instalación de la máquina, la del combustible y la de mayor número de piezas de artillería; proporciones tales que las de una mediana fragata excedían las del antiguo navío *Santísima Trinidad*, considerado en su tiempo el *non plus ultra* de la arquitectura naval.

Perdida la importancia de nuestro material, procuró la administración de marina seguir utilizándolo en el servicio, á la par que ideaba el plan ménos costoso de sustituirlo, trasformando los buques susceptibles de reportar utilidad en el sistema nuevo, adquiriendo ó construyendo otros, y allegando al efecto los indispensables elementos en los arsenales, como factorías de máquinas, fundiciones, diques, obradores y talleres, con las materias primas para su alimento.

Estas últimas obras, de poco lucimiento, porque no figuran después en los estados que van á manos del público, han consumido, sin embargo, muchos millones; ¿pero qué medio quedaba sino seguir la marcha de las demás naciones?—¿No es ya bastante sensible tener que hacerlo á su retaguardia?

Los resultados que se obtuvieron en esta segunda época de nuestras reformas fueron muchos, y como su relato exige más espacio del que ahora podemos disponer, lo aplazamos para el siguiente número.

C. F. D.

SANIDAD DE PUERTOS.

Bajo este epígrafe hemos publicado en la prensa política no hace mucho tiempo un artículo, en el cual exponíamos la necesidad que hay de reformar, no solo varias de las disposiciones existentes relativas á este importante ramo del servicio público, sustituyéndolas con

otras que estén en armonía con los adelantos de la época, sino también el personal que debe ejercer estos cargos, á fin de que, concurriendo en él las condiciones y los conocimientos prácticos, que tan necesarios son para el perfecto desempeño de sus deberes, circunstancia muy atendible tratándose de la salud de los pueblos y de los respetables intereses del comercio. Al considerar la omisión en que, tal vez involuntariamente, se ha incurrido al publicar recientemente un decreto creando el Cuerpo de médicos de Sanidad de puertos, sin hacer mención de una clase benemérita, digna por muchos títulos de la mayor consideración, no parecerá extraño que nosotros, que venimos al estadio de la prensa con ánimo resuelto de defender los fueros de todos los Cuerpos de la Armada, á menudo atacados sistemáticamente, levantemos nuestra voz para demostrar la justicia, la conveniencia y la utilidad que resultaría al Tesoro utilizando los conocimientos adquiridos por los individuos del Cuerpo de Sanidad de la Armada durante sus navegaciones, aplicadas á la dirección sanitaria de los puertos.

Es una verdad reconocida por todos los jefes y oficiales de la Armada que ningún profesor de medicina tiene más derecho á que se le confieran los destinos facultativos de los puertos que los individuos del Cuerpo de Sanidad de la Armada, porque así como los oficiales del Cuerpo general desempeñan las capitánías de puerto, proporcionándoles, siquiera sea temporalmente, un descanso á las penalidades y á los achaques que á menudo contraen en la penosa vida del mar, y en los climas insanos en donde habitan la mayor parte de su vida, así también el facultativo de marina, que comparte con las demás clases de la Armada las penalidades y fatigas inherentes á tan ruda profesión, debe tener idéntico derecho á que se le concedan estos destinos; sin duda teniendo presente esta justa consideración se ha expresado y se expresa terminantemente en todos los reglamentos del precitado Cuerpo de Sanidad de la Armada, que ocupen preferentemente los destinos de médicos de Sanidad de los puertos, por más que hasta ahora no se haya cumplimentado esta soberana disposición, basada en los fueros de la justicia.

Poco tendremos que esforzarnos para demostrar la conveniencia que resultaría al mejor servicio si se efectuara lo prevenido respecto á este asunto, pues sabido es que el médico de marina, por la índole del servicio que desempeña y de los deberes que le impone su carrera, tan pronto se halla en las Antillas combatiendo la fiebre amarilla, como en el Archipiélago filipino luchando con el cólera y la disentería, ó en el Golfo de Guinea prodigando sus cuidados á los individuos afectados de intermitentes perniciosas. Como si no fuesen suficientes estos teatros, en donde pueden ensanchar la esfera de sus conocimientos, suelen á veces desarrollarse epidemias de enfermedades propias de la gente de mar, y allí á bordo, generalmente solo, se ve precisado á escogitar el medio higiénico y terapéutico, más conveniente para salvar la tripulación que va sujeta á sus cuidados médicos, como ha sucedido en varios buques de los que formaron parte de la escuadra del Pacífico. ¿Habrá persona alguna, por ilusa ó apasionada que sea, que pueda

negar la absoluta superioridad que tienen los que se hallan en estas circunstancias, sobre otros que ejercen los cargos de directores y médicos de visita de naves, sin haber estado siquiera en un puerto de mar hasta que reciben el nombramiento de dichos destinos? No es posible. De aquí proviene el que se dicten disposiciones por las cuales pasan á los lazaretos buques que, con solo una ligera observación, podrían ser recibidos á libre plática, con grave perjuicio del comercio y del servicio del Estado, siendo esto la causa de las infinitas quejas que elevan á la superioridad, no solo los armadores, sino hasta las autoridades de marina, porque en el fondo hay sobrada razón para temer que la ciencia y la ley de consuno, acordes como debieran estar en tan trascendental asunto, estén, sin embargo, en completo desacuerdo en tantos casos.

No comprendemos ni podemos jamás estar conformes en que á buques que han hecho sus travesías sin enfermos graves ni defunciones, por más que procedan de puntos infestados, se les exija que vayan á los lazaretos como á aquellos que las han tenido, cuando juzgando esto con el criterio y la pericia que dan el conocimiento práctico de la materia, tal vez serían suficientes unos días de observación, beneficiando al comercio y sin quedar sin garantía la salud pública.

En cuanto á la economía que resultaría al Tesoro, baste decir que en vez de retirarse muchos individuos del Cuerpo de Sanidad de la Armada, como prematuramente lo hacen para poder atender al restablecimiento de su quebrantada salud, teniendo estos destinos de descanso, los servirían con solo la diferencia que existe del sueldo activo á retirado, y el Estado se economizaría los que hoy disfrutan los civiles; cuya circunstancia no debe omitirse cuando se trata á todo trance de arreglos económicos.

—
DON FRANCISCO ARMERO Y FERNÁNDEZ DE PEÑARANDA,

MARQUÉS DEL NERVION.

—
(Conclusion.)

III.

Tres años después de los acontecimientos que obligaron á la reina Cristina á abandonar la gobernación del Estado y á pedir hospitalidad en tierra extraña, el duque de la Victoria se veía forzado á dejar la regencia del reino y á salir de Cádiz en un vapor inglés, para buscar asilo en un puerto extranjero.

Rota la coalición que derribó al regente al grito de ¡Dios salve á la reina! el partido moderado emprendió una serie de bien meditadas reformas que alcanzaron á todos los ramos de la administración, sin que esta vez se proscribieran los muchos elementos marítimos que se encierran en nuestro país, ni se relegara al olvido, como tantas otras, la marina de guerra.

La explicación de ese verdadero fenómeno, que llenó de júbilo á la Armada, y de esperanzas á todo el litoral, es bien sencilla.

El general Armero había vuelto á encargarse del ministerio de Marina.

Los que no han conocido aquellos tiempos de decadencia, postracion y abandono, es imposible que comprendan con exactitud el estado en que se hallaba la marina en la época en que se declaró la mayoría de edad de nuestra augusta Soberana, y en que el Consejo de ministros de que formaba parte el general Armero, lo presidía el ilustre duque de Valencia.

Los arsenales estaban derruidos, el material marítimo no existía, el escaso personal que aun nos restaba, vivía de su peculio ó su trabajo, viéndose en más de una ocasion las tripulaciones de los pequeños barcos que resguardaban nuestras costas, en la necesidad de ocuparse en la pesca para atender á su sustento.

El nuevo ministro consiguió que á la marina se la abonasen sus haberes, que los arsenales recobraran la actividad y el movimiento, que el material creciera y se aumentara el personal.

No hubo un solo ramo de los infinitos que constituyen la marina, que quedara desatendido ú olvidado.

Mucho se ha hecho despues y algo se intentó antes, pero la gloria de haber empezado la regeneracion de la Armada sobre sólidas bases, le corresponde de derecho al general Armero.

El país estaba tan acostumbrado á no tener marina, que no contaba con ella para nada, y era tal la ignorancia que respecto á su utilidad existía, que lo difícil, lo importante, lo urgente sobre todo, no era dictar disposiciones más ó menos justas y acertadas, sino hacerle comprender al pueblo que sin marina es imposible su prosperidad, y hacerle entender á los gobiernos que sin Armada no se obtiene nunca el desarrollo de la riqueza pública, ni el respeto de las demás naciones.

Para conseguir entrambas cosas, era preciso prestigio en el país é influencia en las regiones gubernamentales.

El general Armero tenía lo uno y lo otro: el pueblo español le conocía por sus hechos de armas y su lealtad acrisolada; el ministerio le estimaba por su consecuencia política, la rectitud de su juicio y su importancia personal.

En aquellos tiempos en que todos los ramos de la administracion, y todos los elementos de riqueza hacían esfuerzos para desarrollarse, y en que cada ministro pretendía que se atendiera preferentemente á su departamento, era de todo punto indispensable que pesara mucho en el Consejo la opinion del ministro de Marina, para alcanzar de sus colegas las ventajosas concesiones que le permitieron realizar sus proyectos.

Verdad es, que la estrecha amistad y la unidad de miras que le unían al ministro de Hacienda, le allanaron muchas dificultades; que la cooperacion constante y decidida del señor presidente del Consejo, le hacia salvar infinitos escollos; que la representacion Nacional le infundía aliento, y que la misma Reina le significaba su propósito y le manifestaba su deseo, de que el renacimiento de la Armada coincidiera con la inauguracion de su reinado; pero tambien es cierto, que sin la importancia política del general Armero, sin su actividad extraordinaria, sin su fecunda é inteligente iniciativa, y sin la energía con que arrollaba cuantos obstáculos en-

contraba en el camino que se había propuesto recorrer, habrían sido estériles todas aquellas propicias circunstancias, ó no habrían producido, por lo menos, tan beneficiosos resultados.

Cuando ya se hubo cimentado nuestra regeneracion naval, y el país estaba convencido de la utilidad que habría de reportarle el pronto desarrollo de la Armada, siendo por lo tanto imposible que los gobiernos sucesivos, cualesquiera que fuesen sus tendencias políticas, contrarestaran el empuje de los cuantiosos intereses que el fomento de la marina había creado; el general Armero dejó el ministerio y se encargó del mando del apostadero de la Habana.

Allí le llevaba el deseo de terminar la patriótica misión que se había impuesto.

La mayor parte de los buques de guerra que componían la marina española, se encontraban en aquellas aguas, y era preciso que quien trabajó con tanto empeño por conseguir de la nacion los cuantiosos recursos que exigiera el desarrollo de la Armada, trabajara tambien, con mayor energía y con toda la fuerza de su indisputable autoridad, para que correspondiera dignamente la marina española á los sacrificios de la patria.

El general regresó de la Habana satisfecho de sus subordinados, y se encargó otra vez del ministerio.

Intimamente convencido de los importantes servicios que prestaba la Armada, de las penalidades y los sufrimientos que la vida del mar lleva consigo, y de lo mucho que se exige, y de lo poco que se otorga, á los que en ella sirven, esa época de su administracion se hizo notable por las reparadoras medidas que adoptó respecto al personal.

Y desde entonces, ya se encontrara en el poder ó se hallara alejado de la corte; lo mismo cuando gobernaban sus amigos políticos, que durante las administraciones de sus adversarios, la influencia que han ejercido sus consejos, y el respeto que inspiraba su opinion, ha contribuido eficazmente á aumentar el prestigio de la Armada.

Expuestas ya las principales causas que contribuyeron á la elevacion del general Armero, y terminada esa breve reseña de su vida, réstanos solo concretar el resultado de nuestras investigaciones sobre las cualidades de que estaba dotado el marqués de Nervion.

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

—El regenerador de la marina, el inflexible jefe cuando se trataba del cumplimiento de los deberes de la Armada, y el constante y enérgico sostenedor de sus derechos: podemos contestar ahora.

—¿Qué era?

—Averigüémoslo.

—¿Un talento?

—No.

—¿Un sábio?

—Tampoco.

—¿Un génio?

—Menos todavía.

—¿Pues qué era entonces?

—Un carácter: cualidad más rara que el talento, que su-
ple á la sabiduría, y que es casi tan fecunda como el génio.

Con sobrada razon le lloran sus amigos, le alabamos sus subordinados y lamenta su pérdida la Armada.

Tal era, en nuestro humilde juicio, el general ilustre, que hasta hace poco más de un año compartió la alta categoría de capitán general de la Armada, con el marino insigne que actualmente reasume en su respetabilísima persona tan elevada dignidad: ambos partieron de la misma base y se ostentaron á la vez sobre la pirámide que forman todas las gerarquías de la marina, y aunque en su estrecha cúspide no cabe más que la unidad, fueron tan grandes los merecimientos que allí los condujeron, que al contemplarlos juntos en la cima, decia la Armada con legítimo orgullo: «Han llegado los dos, porque los dos lo han merecido.»

Y así era la verdad. El uno representaba en aquel puesto las tradiciones de la antigua Armada, su brillante fortuna en los lejanos tiempos y su funesta suerte en los pasados dias; el otro estuvo allí como representante de la época moderna y del renacimiento de la marina nacional, hasta el momento en que pudo entregar al antiguo marino, para que la depositara en *Trafalgar*, una corona de laurel tejida en el *Callao* por los admiradores entusiastas de los GRAVINAS, los CHURRUAS y los GALIANOS.

Cumplida su misión, el general Armero descendió de la cúspide para que pudiera realizarse por completo el reanudamiento de entrambas marinas, la antigua y la moderna, y se simbolizara, como siempre, la unidad de la Armada, en un anciano venerable por la dilatadísima serie de eminentes servicios prestados á la patria.

Varios periódicos han anunciado ya que va á reformarse la organización de las matrículas de mar, y han manifestado además sus deseos, muy naturales y muy justos, de que esa reforma sea benéfica.

Nosotros dijimos en nuestro primer número «que en el ministerio de Marina se trabaja sin tregua ni descanso en el estudio de cuantas cuestiones importantes se han presentado de algun tiempo á esta parte, reclamando un puesto entre las que se refieren á nuestro modo de ser marítimo;» y como la organización de las matrículas ha sido una de las cuestiones que con mayor insistencia se ha presentado en la prensa, y hasta en las regiones oficiales; y como, por otra parte, esa cuestion quizás sea la más trascendental de las que se han iniciado en los últimos tiempos, no tenemos inconveniente en manifestar hoy que á ella, entre otras, nos referiamos en aquella ocasion.

Si entonces no lo dijimos claramente, fué porque temimos llevar la ansiedad á las infinitas familias á quienes afecta la reforma, pues no pudiendo entrar en sus detalles habrian interpretado nuestra sobriedad en distintos sentidos, y segun los deseos ó los temores de cada una de ellas.

Tampoco diriamos ahora una palabra más si no temiéramos que lo manifestado por los periódicos á quienes aludimos, aun siendo justo y natural como hemos dicho, produjera esa ansiedad que quisimos entonces evitar.

Las modificaciones proyectadas, y que segun nuestras noticias publicará muy pronto la *Gaceta*, tienen su origen en un luminosísimo y antiguo expediente en que la direccion de matrículas ha dado pruebas inequívocas de inteligencia y laboriosidad, y en que el señor ministro del ramo ha puesto toda su atencion desde el momento en que tomó posesion de su cargo, haciendo de ese largo expediente un detenido estudio y llevándolo hasta su conclusion; no sabemos si en todos sus extremos, ó si únicamente en aquellos de mayor urgencia, y que están dilucidados por completo.

De todos modos, á la actividad del Sr. Belda y al buen criterio con que ha resuelto las dificultades que esos extremos ofrecian, así como al concienzudo trabajo de la direccion, se debe el que hoy estén resueltos definitivamente y el que esa resolucio sea benéfica para las matrículas y útil para el comercio.

Los matriculados pueden estar tranquilos, porque la reforma anunciada es, como todas las que hace el ministerio de Marina, más conveniente á la gente de mar y á la navegacion mercante que á la marina militar, pues nuestra Armada está siempre dispuesta á favorecer los intereses del comercio, hasta el punto en que sean conciliables con los intereses del Estado, aun cuando sea á costa de grandes sacrificios.

NOTICIAS EXTRANJERAS.

Pérdida del vapor de guerra inglés «Osprey.»

Por la llegada del vapor de la mala del Cabo de Buena Esperanza, *Briton*, al puerto de Plymouth el 23 de Julio, se recibieron detalles de la pérdida del vapor *Osprey*, de 4 cañones, al mando de Mr. W. Menries. Habiendo atravesado el Océano Indico hacia rumbo á la costa Sud de Africa, con intencion de doblar cabo Agujas y tocar en bahía Simon. En la mañana del 29 de Mayo continuaba su viaje á vapor y vela, situándose sobre 30 millas de tierra; dos ó tres dias antes el viento fué fresco y variable, y en la mañana de aquel dia el tiempo estaba oscuro y la mar ampollada: durante la noche llovió con un fuerte chubasco del N., y aunque cerrada, no se temia peligro alguno. Con la noche aumentó la fuerza del viento y la violencia de la mar, concluyendo por llover á torrentes; por último, antes de concluir la guardia de media noche un fuerte golpe que estremeció al buque despertó á todos, noticiándoles que habia embarrancado en un bajo.

Por la mañana se encontraron perdidos á un cable de tierra al Oeste de la bahía Algoa, cerca de Puente Klippen y de la villa de Humansdorp. La tripulacion, compuesta de 83 hombres entre oficiales y marineros, se salvó por medio de una cuerda llevada á tierra por el teniente Meade y dos hombres; sin embargo, hubo que lamentar la pérdida de uno de ellos, llamado Devereux, natural de Portluis, que deja una viuda y cinco hijos.

Los únicos artículos recogidos del naufragio son 16 rifles, 3 revolvers, un cronómetro, dos sextantes, una

muda de ropa de cada tripulante, algunas velas y restos del aparejo. La tripulación fué llevada á Elisabeth, y de allí en el *Peterel* á bahía Simon, donde se había formado el Consejo de guerra para averiguar las causas del naufragio.

Este siniestro se atribuye generalmente á las fuertes corrientes, aun no conocidas perfectamente, que prevalecen en aquellas costas; y el Eastern Province Herald espera que el Almirantazgo reconocerá la necesidad de buenas cartas de aquella localidad, en que se marquen las sondas y corrientes, dando á más la larga lista de los buques naufragados cerca de aquel sitio, hallándose en semejantes circunstancias.

El 17 de Agosto se botó al agua en el arsenal de Chatham (Inglaterra), con feliz éxito, un buque sin coraza denominado *Blanche*. Construido bajo los planos del ingeniero Mr. Reed, no ha durado su construcción más que diez y siete meses: sus dimensiones principales son:

Eslora entre perpendiculares.	230 piés.
Id. de la quilla.	203 »
Manga extrema.	40 »
Puntal	21 »
Desplazamiento	1268 $\frac{3}{4}$ toneladas.

A excepcion de los baos y de los mamparos de compartimiento, la *Blanche* está construida de madera y no está acorazada. No posee ninguna fuerza defensiva; pero está dotada de una gran fuerza de ataque. Aunque los costados, bordas y ligazones sean de madera, se le ha reforzado con hierro por todas las partes en que ha sido posible; hierros de ángulo y bandas de hierro aseguran los ligazones; compartimientos estancos de hierro se elevan hasta la altura de la batería. Este método de construcción da por resultado al buque una gran rigidez.

La artillería de la *Blanche* se compondrá de 2 cañones de 6 $\frac{1}{4}$ toneladas (14.330 libras) y de 7 pulgadas; de 4 cañones de 64 libras (nuevo modelo), cargándose por la culata, y de un cañon Armstrong de 6 libras para el servicio de tierra y el de embarcaciones menores.

Los pañoles están dispuestos para recibir gran provision de proyectiles Palliser, y municiones para las carabinas Snider, de marina.

El mismo día y en igual sitio tuvo lugar el lanzamiento al agua de la cañonera *Beacon*, de hélices gemelos, y una de las diez encargadas por el Almirantazgo para el servicio de los mares de China.

Está construida por los planos de Mr. Reed sobre el principio misto; los costados, quilla, baos del puente y las ligazones de refuerzo son de hierro; la borda de madera sobre dos aforros; el interior de 0m076, y el exterior de 0m05 de espesor. La construcción del *Beacon* solo ha durado seis meses.

La cuaderna maestra es completamente plana, consiguiendo de este modo un corto calado (8 $\frac{1}{2}$ piés), y poder navegar sobre la costa y remontar los rios.

Cada una de estas cañoneras estará armada con un cañon de 6 $\frac{1}{4}$ toneladas y de 7 pulgadas, y de un cañon

de 64 libras en coliza, que puede hacer fuego en todas direcciones. Llevan máquinas de 120 caballos de fuerza.

Buques corazados del Brasil.—Esta nacion tiene en la actualidad los buques blindados siguientes:

Nombres.	Clase.	Sitio de su construcción.	Fuerza de la máquina.	Artillado.
Brasil	Reducto.	Marsella.	Dos hélices 250 caballos.	4 cañones Whitworth de 120 y 4 de á 68 lisos.
Tamandare	Casamate.	Rio Janeiro.	80 id.	id. id. de 70 y 2 de id.
Rio Janeiro (*)	id.	id.	400 id.	id. id. de 120 y 2 de id.
Barroso	id.	Inglaterra.	120 id.	id. id. de 120 y 2 de id.
Cabrot	id.	id.	240 id.	id. id. de 70 y 2 de id.
Columbo	id.	id.	240 id.	id. id. de 70 y 2 de id.
Maria Barros	id.	id.	240 id.	id. id. en casamates.
Herval	id.	id.	240 id.	id. id. id.
Lima Barros	id.	id.	360 id.	id. id. de 150 libras.
Bahia	Dos torres.	id.	200 id.	id. id. de id.
Silbado	Una.	id.	200 id.	id. id. de 70 libras.
	Dos torres.	Burdeos.	Dos hélices.	

Además de estos buques, posee el Brasil otros seis monitores pequeños, construidos en Rio Janeiro, de dos hélices, movidos por una máquina cada una, de la fuerza de 10 á 15 caballos, y armados con un cañon W. en torre del calibre de á 70 libras.

(*) El Rio Janeiro fué echado á pique por los paraguayanos.

SECCION NECROLÓGICA.

D. ALEJANDRO URÍA Y ATOCHA,

CAPITAN DE INFANTERÍA DE MARINA.

Ha fallecido en Ferrol en 5 de Noviembre.

Era natural de esta capital y empezó á servir como subteniente en 1857 en los batallones de Marina. As-

cendió á teniente en 1859, y á capitán sin antigüedad en 1866. Tomó parte en el ejército de ocupación de Tetuán y en la expedición de Méjico, é hizo en la fragata *Berenguela* la campaña del Pacífico y el viaje de circunnavegación. No había cumplido 30 años.

EXCMO. SR. D. JOSÉ MARÍA DE QUESADA Y BARDALONGA.

TENIENTE GENERAL DE LA ARMADA.

(Continuación.)

Su situación había mejorado mucho desde la aparición en aquellas aguas de la bandera que los cobijaba; pero el estado de guerra, continuado por Rosas y Oribe, las arbitrariedades de estos y su falta de respeto al derecho de gentes, había hecho necesaria la intervención de Francia é Inglaterra, que bloqueaban el Plata y sostenían con sus fuerzas la plaza de Montevideo. En estas circunstancias iban á relevarse los buques de la estación, y la elección del nuevo jefe debía recaer en persona de gran tacto, energía y no vulgares conocimientos: recayó, como hemos visto, en el capitán de navío Quesada, autorizándole al propio tiempo para hacer en la fragata todas las obras de comodidad y ornamentación que estimase convenientes para la alternativa con los buques y jefes de las estaciones extranjeras.

El 22 de Noviembre dió la vela del puerto de Cádiz é hizo navegación muy feliz, tocando en Rio Janeiro. El relevo de los buques se verificó en Montevideo el 4 de Febrero de 1848, quedando en aquellas aguas con la fragata *Cortes* y á las órdenes de su comandante el bergantín *Volador*. En aquellos momentos, rotas las negociaciones entabladas por los agentes de Francia é Inglaterra, amenazaba el general Oribe romper de nuevo las hostilidades contra la plaza, acto que no podía menos de afectar la suerte de los numerosos súbditos españoles que se veían espuestos á los horrores de la guerra. Era, pues, de alta conveniencia política la presencia de nuestros buques y la inteligente gestión de su comandante; pero el estado amenazador de Europa, á consecuencia del triunfo obtenido en Francia por la revolución, hacía temer por la seguridad del orden en la Península, seguridad á que debía posponerse toda otra consideración. El Consejo de ministros acordó concentrar las fuerzas que pudiera necesitar á mano, siendo los buques del Rio de la Plata del número de los que fueron llamados, con profundo sentimiento de la población española, que elevó á S. M. reverente exposición, haciendo patente el cambio favorable operado en su seguridad é intereses desde el establecimiento de la estación naval, cuyos oficiales y tripulaciones habían observado una conducta decorosa y digna, ganando con ella, con su trato comedido y finos modales las simpatías de naturales y extranjeros, y solicitando que tan luego como fuera posible volvieran los buques á aquellos mares ⁽¹⁾.

(1) La exposición iba acompañada de la siguiente carta:

• Los que suscriben, por sí y en nombre de la numerosa población espa-

La *Cortes* entró de regreso en Cádiz el 1.º de Agosto, y apenas hubo reemplazado los consumos de campaña, los víveres y aguada, fué comisionada para pasar á Lisboa en observación de los acontecimientos de este vecino reino. Los de Italia llamaron después la atención preferente del gobierno, que reunió en Barcelona una división naval de que formaba parte aquella fragata. Salió en 4 de Mayo del 49 con la expedición que mandó el general Bustillo, concurriendo á la toma de Terracina y á las operaciones y maniobras de la escuadra en Nápoles, Gaeta y Porto-D'Anzo, y las dotes de su comandante, su esmerada educación, distinguido trato y conocimiento perfecto de los idiomas francés é inglés, le conquistaron el aprecio y consideración de los almirantes y jefes de las marinas extranjeras. S. S. Pio IX y el rey de Nápoles le ofrecieron, como testimonio del aprecio en que tenían sus servicios, las respectivas encomiendas de San Gregorio de Roma y de Francisco Ide Sicilia, y S. M. le hizo saber en real orden «lo muy satisfecha que estaba del desempeño de las comisiones que se le habían confiado.» Pero le reservaba distinción de mayor precio, eligiéndole para llevar á cabo una misión tan honrosa como delicada.

Desde que la corbeta *Descubierta*, al mando del teniente de navío D. Alonso de la Riva, emprendió su viaje científico alrededor del mundo en 1814, viaje que fué el veintiuno de los de esta especie, contando como el primero el que para eterna gloria de España y suya, hizo el célebre Sebastian de Elcano con la nao *Victoria* en 1519 á 1522, no lo habían repetido nuestros buques ni habían aparecido en las aguas del Pacífico desde la

nola residente en la capital de la república oriental del Uruguay, aprovechan la ocasión del regreso de V. S. á la madre patria, para tributarle el homenaje de nuestro sincero reconocimiento por la parte que ha tomado en la consecución de los importantes resultados que han puesto, en lo que cabe, nuestros intereses y personas al abrigo de ulteriores vicisitudes. Con este motivo tenemos también la honra de poner en las manos de V. S. la exposición que en nombre de todos nuestros compatriotas elevan á S. M. la reina las clases de comerciantes y propietarios, para que V. S. se digne ponerla en sus augustas manos, y apoyar con el prestigio que dan á V. S. los importantes servicios que ha rendido á nuestra hermosa España en las aguas del Plata, la humilde súplica que la hacemos.

»Nadie mejor que V. S. podrá informar á S. M. de nuestra verdadera situación, como conocedor profundo de nuestros intereses y necesidades en la borrascosa crisis que hace cinco años atraviesa este bello país; tampoco nadie mejor que V. S. puede abogar por nuestra causa é inclinarse al bondadoso ánimo de S. M. á otorgarnos la gracia que le pedimos. Apoyándola, como la apoyamos, en nuestra nunca desmentida lealtad á la augusta persona de S. M. y en interés de la mayor consideración de nuestra patria, ¿quién si no V. S. podrá dar testimonio de la primera y demostrar á S. M. los segundos?

• Díguese V. S. admitir el homenaje de gratitud que por nuestro conducto le tributa la numerosa población española residente en esta capital, y aceptar el encargo que le hacen para S. M. la reina.

»Si en los días de lágrimas y luto que todavía nos esperan puede haber algún consuelo para nuestro corazón, será sin duda el grato recuerdo de las pruebas de maternal bondad que nos ha prodigado S. M. la reina, confiando el cuidado de nuestra protección á lo que la marina española tiene de más noble y distinguido.

• Quiera el cielo proporcionar á V. S. un feliz regreso á nuestra adorada España y que el aplauso y consideración de nuestros compatriotas acompañen á V. S. y los demás jefes y oficiales de la estación que tan dignamente manda, en recompensa de tantas virtudes y patriotismo.—Montevideo 22 de Mayo de 1848.—Siguen las firmas.—Sr. D. José María Quesada, comandante en jefe de la estación naval de S. M. C. en el Rio de la Plata.

emancipacion de las que fueron colonias españolas. El marqués de Molins, ministro de Marina, ocupándose de el incremento de este importante ramo del Estado, con un interés que le honra mucho, ideó la continuidad de la série de dichos viajes, tan interesantes bajo todos conceptos así á la Armada como á la nacion, y su pensamiento fué traducido en la siguiente real orden, publicada por la *Gaceta* de Madrid:

«*Ministerio de Marina.*—La decadencia en que muchos años há se encuentra nuestra marina militar, ha impedido el que sus buques emprendan las largas navegaciones á que á menudo se dedicaban en la época de nuestra preponderancia naval, con notable provecho de las ciencias y de la civilizacion en general, y con particular ventaja de las artes marítimas y de la gloria nacional.

»Aun estamos hoy muy lejos de poder renovar aquellas frecuentes y gloriosas peregrinaciones, á pesar del impulso que ha recibido en los últimos años este importante ramo de la fuerza pública, merced á la solícita proteccion que la Reina y las Cortes le dispensan; pero tal vez este mismo crecimiento hace más necesarias esas expediciones para formar lo que ni el estudio ni los caudales pueden procurar á la Armada, hombres de mar experimentados, oficiales que, simples subalternos hoy, puedan ser mañana jefes peritos en las ciencias navales, de que la práctica es el mejor maestro.

»Desde que la corbeta *Descubierta* llevó alrededor del mundo los últimos oficiales de la Armada española que han hecho este peligroso y difícil estudio de su ciencia hasta hoy, han ocurrido además notables cambios en la política, y han venido á ser naciones independientes las que antes eran provincias de España en Ultramar; nuevos intereses comerciales han surgido aquí, nuevos vínculos, nuevas relaciones, para cuyo fomento contribuiría grandemente la simple vista de nuestro pabellon, ya amigo y hermano, en las costas del Pacífico y del Atlántico.

»Estas razones de conveniencia particular del Cuerpo de la Armada y de utilidad general del comercio, son por sí solas bastante fuertes para inclinar el ánimo de la Reina nuestra Señora, siempre solícita del bien y engrandecimiento del Estado; pero en la ocasion presente aun se allega otra que ha pesado mucho en su piadoso corazon.

»S. M., como Reina católica, no ha podido ménos de ver con religioso afecto la mision apostólica que prepara en nuestro suelo el reverendo obispo de Puerto Victoria; y si bien hubiera gozado más si los esfuerzos de sacerdotes y de fieles españoles se hubieran dirigido á súbditos de España, ha recordado que á su ilustre título une tambien la cualidad de ser nieta de aquellos principes que llevaron en todos tiempos los beneficios de la fé y de la civilizacion á donde les era posible, sin preguntar de quién era súbdito el pueblo que los recibia.

»Por estas razones, que fácilmente esforzará la ilustracion de V. E., la Reina se ha servido mandar que desde luego y á cargo del jefe de la Armada que se designe, se prepare en Cádiz la salida de un buque para hacer el viaje de circunnavegacion: quiere además S. M. que este buque no solo sea capaz y útil para el objeto que se destina, sino que sea de moderna construccion española, á fin de que formen favorable idea de nuestra renaciente marina aquellos pueblos, hoy amigos y aliados, que debieron su civilizacion á la audacia y pericia de nuestros primeros navegantes. Es asimismo la voluntad de la Reina que ese buque no solo sea dotado con el número de oficiales y guardias marinas que le correspondan por reglamento, sino que lleve además los que alcance y V. E. designe para que les sirva de escuela práctica, proponiéndose S. M. recompensar convenientemente su aplicacion y mérito; y últimamente, me manda decir á V. E. que en dicho bu-

que deberá darse alojamiento al reverendo obispo de Puerto Victoria y á los demás misioneros que con destino á Nueva Holanda ha reunido el mismo en los dominios de S. M., trasportándolos á aquel país, por donde deberá principiár el buque su derrotero.

»Para la designacion de este y las demás particularidades necesarias, S. M. comunicará á V. E. las reales órdenes que estime convenientes. De la de S. M. lo digo á V. E. para su conocimiento. Dios, etc.—Madrid 7 Julio de 1849 —El marqués de Molins.—Sr. Director general de la Armada.»

El buque designado fué la corbeta *Ferrolana*, de 32 cañones, recientemente construida en el arsenal de Ferrol con escelentes propiedades; el comandante, el capitán de navío D. José María Quesada.

Posesionado del mando en el puerto de Gaeta, salió para Barcelona y Cádiz el 23 de Julio á disponer los preparativos de viaje en el arsenal de la Carraca, y como en el intermedio de estos llegasen al puerto los restos mortales del infortunado rey Carlos Alberto, le hizo con el buque los honores correspondientes, que agradeció tanto el rey de Cerdeña, que le envió el nombramiento é insignias de caballero de la orden de San Mauricio y San Lázaro.

La *Ferrolana* salió de Cádiz el 5 de Octubre de 1849, haciendo su primera travesía directamente á Swan River, en la costa occidental de Australia, donde desembarcó la mision y donde fueron recibidos los oficiales españoles, no solo con la hospitalidad proverbial inglesa, sino con verdadero entusiasmo. Las poblaciones de Perth y Freemankle y sus autoridades se esmeraron en agasajarlos, llevando su atencion hasta rogar que la corbeta se detuviera algunos dias más de los que estaban señalados, para que la oficialidad asistiera á un gran baile de despedida.

Iguales muestras de aprecio y deferencia encontró el comandante en los puntos que fué visitando, singularizándose por su obsequiosa y franca recepcion los habitantes de Sidney, y como sería prolijo enumerar todos estos actos demostrativos del buen lugar en que aquel servidor del Estado sostuvo el pabellon que le estaba confiado, lo haremos solo de los puertos en que tocó la corbeta, que por su orden fueron: Swan River (Australia); Manila y Cavite; Macao; Wampoa y Hon-Kong (China); Zamboanga; Batavia; Singapore; Pulo Penang; Calcuta; Sidney; Callao de Lima; Guayaquil; Valparaíso; Montevideo; Cádiz.

De este viaje, en que se invirtieron dos años cinco meses y seis dias, presentó el comandante de la *Ferrolana* diario escrito de su puño con todos los pormenores de la navegacion, descripciones hidrográficas de los puertos y noticias de usos y costumbres de los pueblos, con ligereza propia de un extracto.

(Se continuará.)

Editor responsable, D. RICARDO CABALLERO.

MADRID.—1867.

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

SECCION DE NOTICIAS.

RESOLUCIONES ADOPTADAS POR EL MINISTERIO DE MARINA.

**Reales órdenes espeditas por la Direccion de Contabilidad
y del Cuerpo administrativo en las fechas que se ex-
presan:**

DIRECCION DE CONTABILIDAD.

- En 9. Negando el disfrute del sueldo de coronel de ejército al brigadier de la Armada don Miguel Lobo, que lo solicitaba por tener aquel empleo.
- Id. 12. Nombrando al Ordenador de marina don Cándido Montero y Subida para formar parte de la junta mista que en el ministerio de la Guerra ha de entender en el deslinde de atribuciones entre la Administracion militar y la civil de Ultramar.

DIRECCION DEL CUERPO ADMINISTRATIVO.

- Id. 7. Nombrando Comisario del tercio de Málaga al jefe de dicho empleo D. José Gonzalez y Marzan.
- Id. 12. Concediendo dos meses de ampliacion á la real licencia que por igual tiempo se halla disfrutando por enfermo en Málaga el oficial 3.º D. Gumersindo Loureiro y Vilches.
- Id. 12. Id. dos meses de real licencia por enfermo para Castellon de la Plana, al oficial primero D. Gerónimo Bravo y Moreno.
- Id. id. Id. 4 meses de id. de id. para asuntos particulares en Málaga, al oficial 2.º don Rafael de la Vega y Moyano.
- Id. id. Id. 4 meses id. id. para id. id. en esta corte, al oficial 3.º D. Valentin Arroniz y Tomás.

DIRECCION DEL PERSONAL.

- En 13. Nombrando capellan del arsenal de la Habana, al segundo capellan de la Armada, don Pablo Ayala.
- En id. Concediendo al médico mayor, sin antigüedad, D. Mariano Berruezo y Morales, cuatro meses de real licencia para restablecer su salud en Puerto-Real.
- En id. Concediendo el empleo de segundo ayudante

del cuerpo de Sanidad militar de la Armada, al alumno pensionado D. Joaquin Mascaró y Cos, con la antigüedad de 26 de Octubre último, en cuya fecha recibió la investidura de licenciado en M. y C.

- En id. Concediendo al primer ayudante de Sanidad, D. Luis Gutierrez y Gamba, cuatro meses de licencia para restablecer su salud en Cádiz.
- En id. Concediendo cuatro meses de licencia para esta corte al alférez de navío D. Emilio Luanco y Gaviote.
- En id. Nombrando capitan del puerto de Ponce, al capitan de navío, sin antigüedad, D. Mateo García y Anguiano.
- En id. Concediendo seis meses de licencia para Cádiz, al capitan de fragata D. Antonio Mora y Cincimegui.
- En id. Concediendo cuatro meses de licencia al alférez de navío, D. Julian Ordoñez y Falcon.
- En id. Concediendo abono de diferencias de sueldo á los alféreces de navío, D. Miguel Aguirre y Corbet y D. Leonardo Gomez y Mendoza.
- En id. Concediendo cuatro meses de licencia al teniente de navío, comandante de infantería de marina, D. Celestino Lahera y Giorla.
- En id. Concediendo dos meses de licencia al teniente de navío D. Felipe Canga Argüelles y Villalva.
- En id. Destinando á la Habana al alférez de navío D. Luis Gonzalez Olivares y Antuñano.
- En id. Concediendo habilitacion y relief á los alféreces de navío D. Antonio Nuñez de Haro y D. Ramon Valenti y Bonaplata, dados de baja por haberse escedido de licencia el primero, y el segundo por no haber acreditado en forma sus revistas.
- En 15. Disponiendo desembarquen de la urca *Santa Maria* los guardias marinas de primera clase D. Juan de la Concha y Ramos y D. Matías de Hita y Soto.

Correspondencia particular de LA MARINA ESPAÑOLA.

- Sr. D. P. del C., Cartagena.—Recibidos los sellos.
- » F. de P. S. de A., id.—Id. de dos suscripciones.
- » E. C., Grao de Valencia.—Id.
- » E. G., id.—Id.