# LA MARINA ESPAÑOLA

PERIÓDICO DE CIENCIAS É INTERESES MARÍTIMOS.

**Número 4.°**

## 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 fólio 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 suscricion, que solo es de 2 escudos el trimestre en España ó 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 si lo creen oportuno ó no encuentran giro ú otros medios que les ofrezcan mayor seguridad. No se admitirá ninguna suscricion 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.

© Biblioteca Nacional de España

© Biblioteca Nacional de España

# LA MARINA ESPAÑOLA

PERIÓDICO DE CIENCIAS É INTERESES MARÍTIMOS.

Año I. Madrid 24 de Noviembre de 1867. Núm. 4.°

## LAS ECONOMÍAS EN MARINA.

Bajo este epígrafe ha publicado el *Diario de Cádiz* una série de bien meditados artículos, en que se prueba de un modo concluyente los perjuicios que origina al país la reduccion del presupuesto del ministerio de Marina.

Mucho agradecemos al periódico gaditano que haya tenido suficiente valor para oponerse en estos tiempos á la corriente que á todos nos arrastra en el camino de las economías.

Preciso es convenir en que nuestro carácter meridional é impresionable no es el más á propósito para juzgar con calma y apreciar en su justa medida las necesidades del país.

Hace unos cuantos años que la nacion entera acogia con notable entusiasmo la idea de que cada provincia construyera á sus expensas un buque de guerra; y á poco que se hubiese excitado aquel deseo, es muy posible que nuestra marina se hubiera encontrado en un brevísimo período con el aumento repentino de cincuenta fragatas de primera clase.

La Armada entonces, lejos de aprovecharse de la oportunidad acogiendo la idea de tan agradable perspectiva, consideró perjudicial la realizacion de aquel deseo, y en vez de estimularle como cuadraba á sus intereses individuales, porque claro es que aumentándose el número de buques se habia de aumentar el personal, expuso con calma los inconvenientes que habria de originarnos y los perjuicios que causaria al país un desarrollo tan extraordinario en sus fuerzas navales.

Hoy nos llevan los vientos por distinto rumbo.

La mágica palabra *economía* es la que nos subyuga, y ya nadie pretende que se fomente la marina, sino por el contrario, que se suprima como un mueble de lujo.

«El mejor medio de rebajar los gastos, es disminuir el número de barcos y los sueldos que se disfrutan en la Armada: con *seis* vapores sobra para el servicio que nos presta.»

Esto dicen ahora los mismos que querian antes regalarnos las CINCUENTA fragatas de primera clase.

¿Cuál es hoy el deber de la Armada? Exponer con calma y con mesura los perjuicios que sufriria el país, si por el afan de hacer economías, ahogáramos el gérmen de los elementos que han de evitarle su ruina, abriendo nuevas fuentes á la riqueza pública.

No se nos oculta que la malicia encontrará motivo para dudar del móvil que nos guia al cumplir ahora con nuestro deber; pero como en último caso lo que podrá decírsenos es que á ello nos estimulan los intereses individuales, y esto no nos ofende ni nos daña, arrostraremos hoy esa contrariedad, con idéntica calma que resistimos antes los halagos.

Si únicamente se tratara de ahorrar en un año la cantidad que se conceptuase necesaria para cubrir el déficit de los anteriores presupuestos, no veriamos nosotros inconveniente alguno en que se redujera el número de buques, y se disminuyesen en un tercio, en la mitad, si necesario fuera, los haberes que cobra el personal, haciéndose lo mismo, por supuesto, con todos los servicios públicos y con las demás clases del Estado; pero como ahora no se trata de eso, como lo que en la actualidad se pretende por los que exigen economías á toda costa, es que se organice un sistema mediante el cual los presupuestos sucesivos vayan disminuyendo de año en año, y esto lleva en sí el sello de la perpetuidad, nosotros, que como medida transitoria no hallábamos dificultad en la disminucion de barcos y de haberes, no podremos estar conformes con que se aminore para siempre nuestra escasa flota y se cercenen los sueldos en la Armada.

Para descartarnos ahora de esta última cuestion, indicaremos una sola de las muchas razones en que nos apoyamos para opinar así.

Si en vez de pertenecer á la Armada hubiésemos servido en cualquiera otra de las carreras del Estado, prestando servicios ya en España, ya en las provincias de Ultramar, bien seguro es que nuestra posicion seria más ventajosa, y que, ó tendriamos derecho á cesantías mayores que el sueldo que ahora disfrutamos, ó habriamos obtenido en la milicia graduaciones más altas que las que hoy tenemos y derecho á un retiro de mayor cuantía.

Con nosotros han ido á América y á Filipinas muchos empleados y muchos de nuestros compañeros del ejército á quienes por el mero hecho de salir de España se les concedia un ascenso ó un grado; y tambien los hemos llevado al golfo de Guinea obteniendo idéntica ventaja, más la de otro ascenso al terminarse los tres años que permanecieron en aquella region.

Esas recompensas eran justas, nosotros lo reconocemos y lo confesamos; pero tambien nosotros hemos ido á América y á Filipinas y á Fernando

© Biblioteca Nacional de España

Póo y á todas partes, y al regresar á España, los que hemos tenido la fortuna de volver á verla, trajimos la misma graduacion y los mismos derechos que habiamos obtenido algunos años antes de abandonar la patria.

Y no se nos diga que cuando ingresamos en la Armada sabiamos ya que no obtendriamos ningun ascenso por los servicios que prestáramos en las posesiones de Ultramar, porque entonces diremos que, precisamente por eso, porque sabiamos cuáles y cuántos habian de ser nuestros deberes, ni hemos pretendido jamás que se nos remunere por haberlos cumplido, ni nos ha pasado por la imaginacion que tengamos derecho á las ventajas que se otorgan, á los que no contraen las obligaciones que voluntariamente contrajimos nosotros.

Pero si todo eso es innegable, tambien es cierto que al entrar en la Armada se nos dijo que como justa remuneracion de nuestros servicios en la mar, se nos concederia más tarde, cuando los prestáramos en tierra, ciertos y determinados destinos que nos proporcionarian descanso y que estarian dotados con mayores sueldos que los asignados á las clases de la milicia á que perteneciésemos.

A no ser así, ¿quién habria optado por servir en la Armada?

«Con *seis* vapores basta para el servicio que nos presta.»

Esta es la principal cuestion. Tampoco hoy la vamos á abordar de lleno, sino á exponer cierto órden de servicios que la Armada ha prestado y que están al alcance de todos.

¡*Seis* vapores para llenar todo el servicio!... El ánimo se subleva, no por tan absurda apreciacion, sino porque en ella se revela un espíritu de animadversion inconcebible, una ingratitud insigne por parte de los que difunden semejantes ideas hácia una clase que ha servido siempre con lealtad y con inteligencia.

Aun prescindiendo de que sin *marina* no volverá España á reconquistar el puesto que tenia entre las naciones de primer órden, y contrayéndonos solo á los relevantes servicios que ha prestado al país desde que comenzó la regeneracion de esa arma poderosa del Estado, construyéndose magníficos buques en nuestros arsenales, ¿dígasenos cómo hubiera podido realizarse la expedicion de Italia, sin que tuviera que lamentarse un desastre, á pesar de los escasos buques que en aquella época teníamos?

¿Ni cómo se hubieran sofocado las insurrecciones piráticas atentatorias á la isla de Cuba, que en sus tenebrosos planes trazaban los agentes del filibusterismo? ¿Quién sino la marina contribuyó más eficazmente á que siguiera ondeando en los baluartes de aquellas ricas posesiones ultramarinas la bandera española?

Más tarde la marina en combinacion con el ejército clava el estandarte de Castilla sobre los muros de Balanguingui y de Joló, dominando una raza de piratas salvajes que nos tenian en contínua agitacion y alarma. Viene la guerra de Africa y todo el mundo sabe los importantes servicios que allí prestó la escuadra, cruzando constantemente en aquella costa brava é inhospitalaria, conduciendo al valiente ejército, trasportando víveres, municiones y todo lo concerniente al material de guerra, y batiendo, por último, victoriosamente, las baterías de casi todos los principales puertos de la costa de Marruecos.

¿Se hacen estos servicios con seis vapores? ¡Qué delirio!

¿No valen nada, ni se estiman acaso en España, cuando han sido aplaudidos de amigos y contrarios, de naturales y extranjeros; las inmarcesibles glorias recogidas por la marina en los mares del Pacífico, durante una campaña sostenida á cuatro mil leguas de la madre patria, con escasos recursos, sin un puerto amigo en donde refugiarse, sin un pequeño arsenal en donde reparar las averías, sin un hospital en tierra que reuniese condiciones higiénicas favorables para separar al moribundo que, destrozado por las balas enemigas, yacia á bordo en el lecho del dolor exhalando sus postrimeros ayes; sin un paraje conveniente en donde repartir la sufrida marinería que se hallaba diezmada, á más del fuego enemigo, por una terrible epidemia escorbútica que como un fantasma se deslizaba en los buques y multiplicaba las víctimas? ¿Quién que abrigue en su pecho sentimientos nobles, no se conmueve ante episodios de esa clase?

Por hoy no insistiremos en este órden de consideraciones, esperando confiadamente que las dotes de caracter y rectitud de juicio del señor ministro del ramo, contrarestarán las exageraciones de la tendencia que dejamos indicada, salvando los intereses del país, de que es una de las principales fuentes la MARINA ESPAÑOLA.

## INFLUENCIA DE LA MARINA

### en la civilizacion del mundo.

II.

El alma se llena de melancolía y se entristece el corazon, al considerar cómo se agita el hombre en su locura, soñando dichas y grandezas y ufanándose con glorias y placeres que brillan para él como la luz de un relámpago en la profunda noche de los tiempos.

Cuando visitamos una casa de dementes, podemos conocer, si fijamos la atencion en tan infelices criaturas, que la enfermedad dominante en ellos no viene á ser más que la exageracion, en manifestaciones varias, de sus respectivos sentimientos ó necesidades. Si vemos un demente que se figura ser un emperador, un monarca poderoso ó un guerrero insigne, tengamos por cierto que alentaba en su pecho el amor de la gloria. Si vemos que otro se juzga como un Creso, poseedor de las riquezas del mundo, podemos temer que su enagenacion mental fuese engendrada por la miseria. Y ¿qué es la sociedad sino una casa de Orates? ¿Qué somos los

© Biblioteca Nacional de España

hombres sino dementes con juicio, porque tácitamente hemos convenido en no negarnos unos á otros el uso de la razon? Así como el infeliz que, lleno de privaciones y sin medios con que atender á sus necesidades y mitigar el hambre de sus hijos, fijando la vista en ese bullicioso tropel de gente sin conciencia, que hace ostentacion de los dones de que suele con ella mostrarse pródiga la fortuna, espera en vano un dia y otro dia que amanezca para él uno más dichoso, y esperándolo se siente acometido de la fiebre, y delirante sueña realizadas sus más bellas ilusiones, y se alboroza y grita satisfecho de su ventura imaginaria; así los hombres de juicio, impulsados por la fuerza misteriosa del espíritu, y sintiendo en lo íntimo de nuestro sér la aspiracion constante del alma hácia una region sin límites en que se ha de realizar nuestro sublime destino, solemos revestir de formas extraordinarias los sucesos más comunes, reputando grandes é inmortales las obras del humano ingenio, sin considerar lo quimérico de nuestras ilusiones, etc., etc., etc.

¡Grande la criatura: eternas sus obras! ¡Qué delirio! Tended la vista por el mundo, y vereis que el viento del olvido se llevó hasta el polvo de los sepulcros donde yacen los pueblos y las edades.

Preguntad por aquella série no interrumpida de caravanas que con paso lento cruzaban áridos y estensos territorios; por aquellas flotas de bajeles del desierto que, cargados de productos de la India, marchaban desde Arabia y Fenicia hasta el Líbano, ó desde Persia á Babilonia, ó por la Siria y la Mesopotamia, ó desde el Asia Occidental á Samarcandia, la Bactriana, Maracanda y las fronteras de la Gran Tartaria, ó desde Tebas al Oasis de Júpiter Ammon, donde cargaban frutos de la Etiopía para llevarlos á las orillas del Nilo ó hácia las playas del Mediterráneo. Preguntad por ellos á la historia, buscad sus huellas en el desierto, decid á esos raros monumentos, testigos mudos de las grandezas y miserias de los primeros pueblos, que os revelen el arcano de su existencia; y la historia quizás permanecerá silenciosa, y apenas recogereis en la tradicion alguna noticia vaga y confusa de su tránsito por la tierra, y solo entre las grietas de algun murallon arruinado oireis gemir el viento, como remedando los suspiros de tristeza en que exhalaron la vida.

¡Qué pronto dirán casi lo mismo de nosotros las generaciones llamadas por Dios á recoger el fruto de las lágrimas con que regamos el polvo de las que nos precedieron en el camino de la muerte! ¿Qué restará de la grandeza y poderío de la edad presente? ¡Cuánto se reirán de nuestra arrogancia otras edades!

Orgullosos nos sentimos en presencia de nosotros mismos; no menos orgullosos se sentirian de su civilizacion aquellos cuya ignorancia nos mueve á lástima, cuando con ellos nos comparamos.

Ufanos se mostrarian de su comercio terrestre; sin embargo, las cosas objeto del mismo no eran ni podian ser muchas, sino aquellas de poquísimo volúmen y grande estima, cuyo cambio produjese lo necesario para sufragar los gastos de las pesadas caravanas. Por eso, y á fin de fomentar la riqueza pública y la particular de las familias, se apeló á la marina, elemento principal de grandeza y civilizacion de los antiguos como de muchos pueblos modernos.

No les ocurria remontarse á grande altura en los mares: para ello les faltaban la brújula y la idea de nuevos continentes allende el Atlántico. Sus naves casi redondas y de escasa quilla, con largos remos y grandes velas, cruzaban de una á otra isla, de uno á otro promontorio, de uno á otro puerto, haciendo el comercio que podemos llamar de cabotaje, escuela práctica, utilísima entonces, como en la Edad media lo fué para los normandos, como lo fué tambien para los portugueses, que no habian tenido otra cuando doblaron el cabo de Buena-Esperanza, y como lo es en nuestros dias para todas las marinas, segun lo acreditan la inglesa en Terranova y la española en todas nuestras espediciones. A falta de brújula, se fijaban en la Osa Menor, aprovechándose de as observaciones astronómicas de que solian servirse los augures; y á favor de los vientos, mareas y corrientes, segun las estaciones, se lanzaban á visitar los paises vecinos del Mar Negro y del Mediterráneo, el Océano Indico, los golfos Pérsico y Arábigo y las riberas de Africa, Ceilan y Malabar.

Aunque miremos con cierto desden el atraso marítimo de los antiguos pueblos, comparado con los adelantos de nuestro siglo, no sé si habrá más mérito en navegar hoy por todos los mares en derredor del mundo, gracias al descubrimiento del inmortal Colon y mediante la aplicacion de todos los inventos con que se han enriquecido las ciencias, que en las empresas marítimas de unos pueblos que con tanta valentía arrostraban los peligros, y cuyas hazañas han servido de elocuente enseñanza y poderoso estímulo á las naciones modernas. No me atreveré á decir si están ó no en ventajosa proporcion, por sus beneficios á la humanidad, la marina del siglo XIX, dotada de cuantos elementos y recursos morales y materiales puede apetecer en sus empresas, y la de aquellos siglos heróicos y bárbaros en que, por la perversion del sentimiento moral y por el error que dominaba en las regiones de la justicia, de la política y del derecho, los reyes y los héroes se honraban con el título de piratas, haciéndose el corso en Chipre y Fenicia, en Libia y Egipto.—Solon, Platon y Aristóteles juzgaban lícita la piratería.

Lo que parece indudable, lo que resulta cierto, aunque lo despojemos de algunas exageraciones de la fábula, es la gran influencia con que la marina contribuyó en aquellas épocas al enriquecimiento y prosperidad de los pueblos. Partian las espediciones de los puntos septentrionales del golfo Arábigo, con rumbo á Tharses y Ofir en la Arabia Feliz y la Etiopía, de donde tornaban con oro, plata, perlas, marfil y otras mercancías preciosas; ó saliendo del golfo Pérsico tocaban en la península indiana aquende el Ganges y la isla de Ceilan, para tomar canela y cinamomo, myrra y láudano, acacia ó inciensos, con cuyo tráfico se enriquecian muchos pueblos de Siria y Arabia, especialmente los idumeos, por sus relaciones mercantiles con los fenicios y madianistas. El Egipto y la Palestina suministraban trigo, algodon, telas, vino, aceites riquísimos y el bálsamo de la Meca; y á favor de este comercio florecieron

© Biblioteca Nacional de España

Balbeck y Palmira, y luego Delos y Chipre, Rodas y Sicilia, Malta y Cerdeña.

Teniendo en consideracion el atraso y vicisitudes de aquellos tiempos, las proezas marítimas de los fenic os son admirables. Cádiz era el punto principal de partida para sus espediciones, pretendiendo ciertos historiadores que en algunas llegaron hasta Canarias y Madera; y parece cierto que, cruzando el estrecho, arribaron á Bretaña, á Prusia y á varios puntos del Báltico, siempre costeando. Hasta hay quien supone que, aprovechando las corrientes y los vientos favorables, al cabo de un viaje de tres años dieron vuelta al Africa: lo cuenta Herodoto, aunque Malte-Brun lo niega. ¿Seria cierto que tambien cruzaron el Océano, y que en América se haya tributado culto al Mithras persa y al Belo asirio, y que los palacios de Méjico y del Perú ofrezcan al estudio del sabio observador los tipos y geroglíficos de Egipto, y que al pié de las grandes cordilleras se hayan encontrado inscripciones fenicias? ¡Pobre humanidad! ¡Cuántos problemas han de quedar sin verdadera resolucion, á despecho de la ciencia orgullosa!

Pero no es problemático el extraordinario poderío de los fenicios y demás pueblos de la antigüedad, ni el incalculable desarrollo de riquezas que proporcionaron con sus espediciones marítimas. De esta verdad tenemos un testimonio irrecusable y sagrado, desde que dijo Dios:

«Tú, pues, hijo de hombre, canta lamentacion sobre Tyro.»

Y cantó Ezechiel:

«El lino pintado de Egipto te ha sido tejido para la vela para ponerla en el mástil: jacinto y púrpura de las islas de Elisa son tu toldo.

«Los moradores de Sidon y los Aradios fueros tus remeros: tus sabios, oh Tyro, se han hecho tus pilotos.

«Los ancianos de Gebál, y sus más hábiles, te suministraron gentes de maestranza para tu vario servicio: todas las naves de la mar y sus marineros estuvieron en el pueblo de tu negociacion.

«Los de Persia, y de Lydia, y de Lybia, eran en tu hueste tus hombres de guerra (1).»

Y enumera el Profeta las riquezas que se exportaban de Carthago, Thubal, Mosóch, Syria, Damasco, Dan y Dedan, y otros pueblos y ciudades.

El Grumete.

## CÓDIGO INTERNACIONAL DE SEÑALES MARÍTIMAS.

El pensamiento de una lengua universal que ofreciese á los marinos de todas las naciones el medio uniforme de comunicar entre sí hallándose en la mar, ha sido el objeto de las investigaciones de muchos hombres competentes de cincuenta años á esta parte.

La solucion del problema no era el descubrimiento de medios teóricos, sino el empleo de procedimientos sencillos, fáciles, prácticos y sobre todo económicos; y para llegar á este resultado, la rapidez de trasmision debia ceder el paso ante la sencillez del mecanismo. Es una lengua que no se habla, pero que se lee y escribe; no se enseña, puesto que exigiria un trabajo inmenso y un esfuerzo inútil; sus espresiones se buscan y se encuentran en los formularios.

Dejando aparte los diferentes medios empleados por las distintas marinas de guerra para comunicar sus órdenes y movimientos, nos concretaremos á hacer una sencilla relacion de los Códigos que, con el carácter de *universales*, han aparecido sucesivamente. Conocida por todos la necesidad de comunicar sus noticias los buques de distintas naciones, se ocupan muchos de llenar el vacío que se notaba, y desde el año 1818 en que Tynn publicó en Inglaterra su *Código comercial*, le siguieron, Squire, Phillip, Ward, Maryat, Rogers, Reynold, etc. El primero que verdaderamente se extendió por el mundo marítimo fué el de Margat: acogido con entusiasmo, la mayor parte se apresuraron á adoptar este ingenioso Código de señales. Al poco tiempo se vió que adolecia de defectos, y aunque en las ediciones posteriores se procuró evitar aquellos con nuevas aclaraciones, fueron tantas, que lo hacen en extremo difuso, á pesar de lo cual se ha seguido usando hasta ahora á falta de otro mejor. El año de 1855 dió Mr. Reynold de Chanvaney el suyo; pero este, á pesar de ser obligatorio para los buques franceses, segun se decretó el 30 de Junio de aquel año, y de haberlo admitido la mayor parte de las naciones marítimas, se consideró incapaz de llenar el objeto á que se la destinaba, de tal modo, que por otro decreto de 30 de Abril de 1863, quedó derogado el de 1855, y de consiguiente sin uso obligatorio para la marina comercial francesa.

Para obviar las dificultades que originaban los dos Códigos expresados, el gobierno francés invitó al de Inglaterra á fin de que, puestos ambos de acuerdo, se tratara de redactar uno que llenase los deseos de los marinos: aceptada la idea por los ingleses, y convencido por entrambas partes de que el mejor los Códigos existentes era el *comercial*, nombraron una comision facultativa, compuesta de un capitan de navío (Mr. Commevell) y un miembro del tribunal de comercio de Lóndres (Mr. Larkins) para que, pasando á París, se ocupasen con los oficiales franceses, (MM. Grevel, Julien y Sallandroure) en la ampliacion del Código comercial. En Abril del año de 1864 se reunieron en efecto, y despues de varias conferencias, sometieron á la aprobacion de sus gobiernos respectivos las bases para el nuevo Código de señales universales. El gobierno francés, por decreto de 25 de Junio del mismo año, se sirvió aprobar las bases propuestas por los comisionados, de las que las principales eran las siguientes:

1.ª Un medio destinado á extender las comunicaciones más allá de la distancia en que los colores de las banderas dejan de ser fácilmente distinguibles.

2.ª Las señales que deben servir para poner en comunicacion los buques con los vigías de las costas.

3.ª El medio de cambiar los despachos telegráficos marítimos.

4.ª Una série de avisos meteorológicos.

Y 5.ª Aumentar en proporcion considerable el re-

(1) Ezechiel, cap. 27, vers. 2, 7, 8, 9 y 10.

© Biblioteca Nacional de España

pertorio de voces del antiguo Código comercial.

Aprobadas por el gobierno inglés estas bases, se procedió á la confeccion del Código, al que se adhirió desde luego el gobierno italiano, y á fin del año de 1865 se daba á los buques el texto impreso. En él se encuentra explicado su mecanismo, que por la combinacion de dos, tres ó cuatro banderas, se obtienen 78.000 frases ó palabras.

Este Código de señales, adoptado ya por las marinas de Rusia, Suecia, Dinamarca y los Estados-Unidos, lo vendrá á ser sin duda por todos los buques, cualquiera que sea su nacionalidad, cualquiera que sea el idioma que hablen sus equipajes, y podrán de este modo comunicarse entre sí, cuya importancia solo se reconoce teniendo en cuenta las necesidades y peligros de la navegacion: por último, se espera que tenga tanta acogida como la convencion internacional de luces de situacion, que tantos beneficios proporciona á la navegacion en general.

Penetrado el gobierno español de su conveniencia, á pesar de tener un Código nacional de señales marítimas, lo ha adoptado por real órden de 24 de Agosto anterior, y comisionados el director del depósito hidrográfico y el teniente de navío D. Pedro de Prida de su traduccion, no dudamos que antes de poco tiempo nuestros buques tendrán este medio universal para ponerse en comunicacion con los de las demás marinas extranjeras.

Escusado es decir que nos felicitamos de una resolucion que tanta utilidad debe reportar á nuestra marina nacional.

---

Con la mayor complacencia insertamos á continuacion el comunicado que nos ha dirigido desde Denia el Sr. Salonich, persona tan ilustrada y competente en la cuestion á que la carta se refiere, que con dificultad podriamos nosotros ocuparnos de ella sin el auxilio que ha tenido la bondad de ofrecernos.

Todo lo que se relaciona con la mejora de los puertos es de tal trascendencia y ofrece un interés tan general, que desde luego aceptaremos con gusto cuantas comunicaciones se nos dirijan sobre tan importante asunto.

Mucho agradecemos la buena acogida que ha tenido en Denia La Marina Española, y rogamos al Sr. Salonich que continúe favoreciéndola con sus escritos: lo único que deseamos es que su conducta tenga imitadores, pues no solo se realizará entonces uno de los principales objetos que nos propusimos al emprender esta publicacion, sino que nos proporcionarian además la satisfaccion de cumplir un sagrado deber de humanidad.

En cuanto á las obras que reclama con urgencia el puerto de Denia y á las modestas pretensiones de aquel celoso municipio, véase lo que dice el comunicado á que nos hemos referido:

*Sr. Director de* La Marina Española.

Muy señor mio: He leido con entusiasmo el bien escrito prospecto y el número primero de su ilustrado periódico, y me apresuro á enviar á Vd. mi sincero parabien por la feliz idea de haber iniciado tan importante publicacion. Y en prueba de que deseo cooperar á su generoso pensamiento, acepto desde luego con gusto la espontánea invitacion que ha tenido Vd. la amabilidad de dirigir á cuantas personas se interesen por la prosperidad de nuestra marina, y me permito remitirle estas breves líneas, por si en algo pueden conducir al fin que Vd. vislumbra, con razon, en sus levantados propósitos.

La circunstancia de haber embarrancado en la entrada de este puerto el dia 15 del actual el vapor francés *Gange*, de las mensajerías imperiales, me impulsa tambien, por otra parte, á reclamar un pequeño espacio en las columnas de La Marina Española, para tocar de nuevo públicamente la trabajada cuestion del puerto de esta ciudad, que viene planteándose y discutiéndose desde principios de este siglo, sin haber adelantado gran cosa hácia su resolucion.

Por la Memoria que tengo el gusto de acompañarle podrá Vd. conocer la deplorable historia de este problema, y los reiterados esfuerzos que en todos tiempos se han hecho para ver realizadas las justas esperanzas, no solo de esta localidad, sino de cuantas personas han tenido conocimiento del asunto; y podrá Vd. comprender todas las circunstancias de su estado actual y la escesiva modestia de las aspiraciones de este municipio. No se trata ya de pretender obras colosales: lo que simplemente se desea es que se rectifique el canal de entrada para que puedan ser encendidas las luces de enfilacion, cuyo edificio está hace tiempo dispuesto para este servicio, y que se limpie el tenedero para que puedan fondear en él los buques de mayor calado. Esto llenaria el objeto, puesto que lo que se quiere es ofrecer seguro abrigo á la navegacion en las tempestades del golfo de Valencia, lo quese consiguiria perfectamente sin otros trabajos que los que acabo de indicar. Las obras en grande escala, los muelles espaciosos, las dársenas y demás dependencias necesarias á un gran puerto, se comprenderian si se tratase de habilitar esta Aduana para todas las introducciones extranjeras; pero como hoy no se piensa ni aun remotamente en semejante habilitacion', reclama solo se lo que no puede en manera alguna negarse á los derechos de la humanidad. Es preciso haber visitado alguna vez estas costas para comprender el horror de las tormentas del golfo. ¡Cuántos secretos espantosos guardará entre sus encrespadas olas! ¡Cuántas agonías horribles habrán devorado la última desesperacion entre la voracidad de su espuma! ¡Cuántos navegantes habrán encontrado en su seno una tumba sin nombre! ¡Solo Dios lo sabe! Rara vez se desencadena la borrasca sin sembrar la playa de restos destrozados de los naufragios, y es altamente desconsolador que, aun despues de haberles recogido,

© Biblioteca Nacional de España

quede en el corazon la amarga duda de si serán los iúncos siniestros que habrá que lamentar los revelados por aquellos tristes despojos, ó si habrán acontecido otras desgracias que no han podido llegar á la ribera.

Pues bien; se trata de evitar estas seguras catástrofes; se trata de proporcionar un asilo amparador á todos los buques que hayan de cruzar estas peligrosas aguas en momentos de temporal. No hay en el proyecto pensamiento alguno económico ó mercantil; todo él es absolutamente marítimo: no se trata de la aduana; se trata del puerto Esta es la razon por que solo se aspira á la limpia del fondo y á la rectificacion del canal, toda vez que ello basta para conseguir el humanitario objeto que se proponen los defensores de tan importante cuestion.

Con estos antecedentes, ruego á Vd., señor director, se sirva consagrar de vez en cuando, sobre todo cuando nuevos desastres vengan á llenar de luto y consternacion estas costas, alguna parte de su ilustrado periódico á la defensa de este puerto, llamando la atencion del gobierno sobre la incalculable trascendencia de su conservacion y cuidado, é ilustrando la opinion pública sobre tan interesante particular.

El dia 15 del corriente se ha tenido una prueba más de la urgencia con que es preciso resolver definitivamente la cuestion. El vapor francés *Gange*, de 1.170 toneladas, salido de Marsella para Orán, fué sorprendido en el golfo por el huracan más imponente que se ha conocido en mucho tiempo, y no tuvo más remedio que venir á varar sobre el Caballo, que es uno de los dos bajos, el del N., que forman la entrada del canal. Si este hubiese estado rectificado, como se pide, limpio el fondeadero y señalada la entrada con las boyas indicadas en la Memoria, el vapor hubiese enfilado perfectamente el canal y hubiese anclado con tanta facilidad como seguridad en el puerto. Pero no existiendo ninguna de estas condiciones de buen éxito, naturalmente sucedió lo que debia suceder: embarrancó el buque, y por espacio de muchas horas se corrió el inminente peligro de que tuviese lugar de un momento á otro una de las catástrofes más espantosas que pueden registrar los anales marítimos de todo el mundo.

Si hallan cabida las anteriores líneas en el periódico que Vd. dirige, lo cual espero del interés que manifiesta por los adelantos marítimos de nuestro país, le enviaré una sucinta relacion del á suceso, que he hecho referencia y de los auxilios que se prestaron al buque embarrancado por las celosas autoridades y habitantes todos de esta humanitaria ciudad. En el ínterin, señor director, le ruego que admita mi sincera felicitacion por la empresa laudable que ha emprendido, y que cuente con la cooperacion de su afectísimo S. S. Q. B. S. M.

TOMÁS SALONICH.

Denia 20 de Noviembre de 1867.

---

En el ministerio de Marina hemos visto un plano submarino del golfo de Valencia, que ha presentado el patron de pesca, vocal de la Comision de aquella localidad, D. Peregrin Cerveró. Se estiende hasta los Columbretes y detalla minuciosamente la configuracion, calidad y braceaje del fondo; la vegetacion que en él se produce; los peces que se albergan y alimentan en esta última, y los artes ó aparejos más adecuados para capturar cada especie. El autor no abriga pretensiones de científico, manifestando, por el contrario, que si algun mérito puede encontrarse en su obra es el de la constancia con que ha tanteado el lecho del golfo, que estará siempre velado por las aguas, y que el objeto es que utilicen su experiencia los pescadores del Bou, porque es sabido que esta armanza ha de arrastrarse por fondos limpios, toda vez que las rocas y aun los algares la destrozan ó pierden. No obstante, este trabajo es muy curioso y apreciable, y mucho fuera de desear que el patron Cerveró tuviera imitadores en todo nuestro litoral para acopiar datos prácticos, que algun dia servirian para la carta submarina de nuestras costas.

---

Nos escriben de Cádiz y Ferrol que de los reconocimientos practicados han resultado inútiles la corbeta *Colon* y las urcas *Marigalante* y *Ensenada*. Estos buques, todos de vela, seguirán probablemente la suerte del navío *Francisco de Asis*, la fragata *Cortes* y la urca *Santacilia*, esto es, serán enajenados en pública subasta á bajo tipo, si se presenta comprador, y en caso contrario se desguazarán en los arsenales para utilizar el cobre, herrajes y leña. Debemos advertir al comercio que aunque estos vasos no estén ya para prestar servicio en la marina militar, pueden aun hacerlos muy buenos y por mucho tiempo, como pontones, almacenes ó depósitos, y en puertos de grandes mareas, como el de Cádiz, ofrecen las inapreciables ventajas de ser accesibles á toda hora, no solo á embarcaciones menores, sino á los buques mismos que cargan ó descargan al costado; siendo además gran capacidad y fácil vigilancia. Principalmente como depósitos de carbon son de tal utilidad, que en los puertos ingleses constituyen hoy en gran mayoría el sistema de almacenaje de combustible.

---

Tambien el cañonero *Bogeador*, del apostadero de Filipinas, se encuentra en estado de esclusion, toda vez que la carena que necesita excede en valor á los dos tercios del de el buque nuevo. Mas en este caso es natural se proceda á construir un casco de madera para utilizar la máquina, armamento y pertrechos, como se hizo ya con los cañoneros *Prueba*, *Filipino*, *Manileño* y *Caviteño*.

## NOTICIAS EXTRANJERAS.

De una comparacion que trae el *Moniteur de la flotte* sobre las marinas de Francia é Inglaterra el año 63, copiamos los datos siguientes:

MARINA.

| | |
|---|---|
| Los gastos de la marina militar en Inglaterra en 1863 han sido, descontando las pensiones. . . . . | 234.050.000 francos. |
| Idem de Francia. . . . . | 122.589.000 — |

Hemos calculado estos gastos en pié de paz.

© Biblioteca Nacional de España

Las fuerzas respectivas de las dos marinas era la siguiente:

*Inglaterra.*

| | | | Cañones. |
|---|---|---|---|
| Buques de vapor. . . . | 522 | llevando | 9.091 |
| — de velas.. . . . | 103 | — | 665 |
| *Total.* . . . . | 625 | | 9.765 |

Los empleados en servicio acttivo eran 115, á saber:

| | |
|---|---|
| Navíos de línea. . . . . | 13 |
| Buques corazados. . . . . | 4 |
| Fragatas y corbetas. . . . . | 46 |
| Cañoneras. . . . . | 92 |
| | 153 |

327 buques estaban además destinados en el servicio de puertos y costas.

| | |
|---|---|
| De vapor.. . . . | 237 |
| De velas. . . . . | 90 |
| | 327 |

| | |
|---|---|
| Los oficiales, marineros y grumetes á bordo de la escuadra eran. . . . . | 45.500 |
| Sobre los buques escuelas.. . . . | 2.500 |
| Sobre los buques-empleados en los puertos y costas. . . . . | 10.000 |
| *Total.* . . . . | 58.000 |
| Y añadiendo las tropas de la marina... | 18.000 |
| *Da el total general de.* . . . . | 76.000 |

*Francia.*

| | | | Cañones. |
|---|---|---|---|
| Buques corazados. . . | 26 | que llevan | 670 |
| — de vapor. . . | 316 | — | 4.542 |
| — de velas.. . . | 147 | — | 1.644 |
| *Total.* . . . . | 489 | | 6.856 |

Buques armados durante el curso del año de 1863:

Buques de vapor. . . . . 149

á saber:

| | |
|---|---|
| Navíos. . . . . | 15 |
| Fragatas. . . . . | 14 |

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

TENIENTE GENERAL DE LA ARMADA.

(Continuacion.)

En el trascurso tuvo ocasion de desempeñar dos comisiones de importancia; la primera, el trasporte desde Hon-Kong á Manila del capitan general de las islas Filipinas, marqués de la Solana, que sin la oportunidad del buque, hubiera tenido que hacer la travesía en otro mercante, con menoscabo del prestigio que correspondia á su autoridad; y la segunda, la de proteger á los súbditos españoles de Valparaiso, llegando oportunamente al puerto en momentos en que, levantado el país contra el presidente de la República, que acababa de elegirse, no tenia aquel fuerza moral ni material para impedir las vejaciones que, con cualquier motivo, se hacen sufrir á nuestros compatriotas en aquel desnaturalizado país.

A principios de la expedicion (1.° Abril 1850), habia sido ascendido su jefe al empleo de brigadier «para darle una prueba de lo gratos que fueron á S. M. sus servicios, como capitan de navío más antiguo de los que concurrieron á la expedicion de Italia, y singularmente para recompensar el celo que desplegó para llevar á cabo el viaje de circunnavegacion.» Otras disposiciones, y señaladamente la de 4 de Setiembre de 1851, aprobaron todos sus actos y «la conducta digna y prudente que observó con las autoridades de las repúblicas hispano-americanas.» Finalmente, llegada á Cádiz la corbeta, y enterado el ministerio de los pormenores de la campaña, así como del estado de instruccion de todos sus individuos, publicó en la *Gaceta* del 26 de Marzo de 1852 una real órden, en que notificando el resultado de la revista de inspeccion pasada á la *Ferrolana*, se expresaba haber llenado su comandante los deseos del gobierno (1).

(1) MINISTERIO DE MARINA.—El brigadier D. José María Quesada ha participado desde el arsenal de la Carraca en 26 de Marzo último lo siguiente. «Excmo. Sr.: Los malos tiempos que desde mi llegada han reinado en esta bahía han diferido la revista de inspeccion que con arreglo á ordenanza me anunció el Excmo. Sr. Capitan general del departamento que pasaria el 15 del corriente.

Verificada el 24 hice entrega á dicho Excmo Sr. del estracto detallado de toda la navegacion del viaje para que se sirva pasarlo á manos de V. E. si lo hallaba arreglado.

En él verá V. E. las derrotas que se han hecho, los estrechos que se han pasado en Oriente, los puertos que se han visitado, siguiendo en todo las instrucciones del gobierno de S. M. y las que sucesivamente he ido recibiendo en diferentes puntos.

Tambien impondrá á V. E. del recibimiento y buena acogida que el pabellon español ha merecido en todas partes y los obsequios que nos han dispensado, á los que hemos correspondido con la misma cordialidad que se nos hacian y el decoro que era debido.

Para que pueda V. E. juzgar del crédito que goza el gobierno español, añadiré á V. E. que en todas partes se me han presentado comerciantes y banqueros, ofreciéndome cuantos fondos pudiera necesitar para las atenciones del buque, cuyos ofrecimientos han sido debidamente agradecidos, pero sin necesidad de aceptacion, pues siempre han sido más que suficientes los fondos que la prevision del gobierno me tenia preparados.

Durante nuestra larga navegacion, en la cual se han pasado quinientos dias de mar, solo se han perdido cinco hombres, de ellos uno ahogado desgraciadamente en el muelle, los otros cuatro de la incurable enfermedad de tísis, que por constitucion orgánica de los pacientes se les desarrolló con la edad y el temperamento. El resto de la tripulacion vuelve en completo estado de salud.

La oficialidad y los guardias marinas se han comportado como se debia esperar de caballeros que han recibido una educacion esmerada y que tienen la honra de pertenecer á un Cuerpo que por su índole y su profesion debe ser rígido y severo en costumbres y distinguido en buenos modales. Han tenido la aplicacion y el celo que debian para aprovechar el viaje y corresponder al gobierno que les proporcionaba ese medio para el adelanto de sus conocimientos.

No hallo voces con que expresar á V. E. el escelente comportamiento de la tripulacion. Dóciles, subordinados y activos, á pesar de su corto número, han resistido todos los trabajos de la mar con alegría y constancia, y han manejado con celo el buque, que vuelve sin ninguna clase de

© Biblioteca Nacional de España

De nuevo se le manifestó la satisfaccion de S. M. al relevarle del mando de la corbeta (29 Abril), corroborándola con la concesion de la gran cruz de Isabel la Católica (27 Julio), y el nombramiento de comandante general del arsenal de la Carraca (24 Diciembre), para cuyo mejor desempeño se le comisionó á visitar los arsenales de Inglaterra y Francia, para estudiar sus adelantos en la construccion naval, y muy principalmente en la de buques de hélice, y para proponer cuanto creyese que debia introducirse con ventaja en los nuestros.

A la vuelta de esta honrosa comision, que desempeñó tan satisfactoriamente como las anteriores, hubo de desplegar gran actividad en el arsenal, donde á los trabajos ordinarios se agregó el apresto urgente de buques para llevar tropas y pertrechos á la isla de Cuba, amenazada de expediciones piráticas. Se resintió su salud, que venia ya siendo delicada, por aquel motivo, obligándole á solicitar el relevo de su destino en 14 de Agosto de 1854; mas esta contrariedad fué compensada con un nuevo testimonio del aprecio del gobierno, que, de conformidad con la Direccion general de la Armada, consideraba difícil el reemplazo de un jefe de tan estensos conocimientos en el ramo (1).

Estos mismos conocimientos reconocidos en el Cuerpo, le hicieron salir más adelante del arsenal para formar parte del Almirantazgo, creada que fué esta alta corporacion, en 6 de Setiembre de 1855, y á poco (28 de Diciembre) le correspondió la promocion, que obtuvo, á jefe de escuadra.

Los sinsabores y disgustos que la conducta digna y levantada del Almirantazgo ocasionó á todos sus vocales, con motivo del proyecto de ley naval presentado á las Córtes Constituyentes por el ministro de Marina en 10 de Enero de 1856; el conflicto promovido por este ministro, desconociendo su propia obra, han sido consignados en otro lugar, á que remitimos á los lectores (1): el general Quesada, firmante de la exposicion elevada á S. M. en 15 de Enero, comprendido en la severa reprension contenida en la real órden de 18 del mismo mes y dimisionario con arreglo al acuerdo unánime de sus compañeros, desprestigiados y zaheridos, fué como los demás blanco de la saña del jefe de la marina; separado de su destino (3 de Febrero), enviado á Cádiz y dispuesto con repeticion que se estampara en su hoja de servicio la nota siguiente:

«Se le signifique el alto desagrado con que la Reina (que Dios guarde) ha visto su comportamiento en estas circunstancias, amonestándole para que en lo sucesivo no incurra en tamañas faltas, que perjudican á la disciplina militar y ofrecen su fatal ejemplo en el ejército y Armada.»

¡Esfuérzo vano de la pasion!

Llegaron los sucesos de Julio del 56, que derribaron el gabinete de que formaba parte el general Santa Cruz, y vencida por el del general O'Donnell en encarnizada lucha, la revolucion, pacificado el pais y consolidado el órden, el gobierno, como medida reparadora dictada sin solicitud de parte, pasó á consulta del Supremo Tribunal de Guerra y Marina el asunto del Almirantazgo y aprobó en real órden de 26 de Diciembre la acordada que sustituia la nota anterior con la siguiente:

«Determinó S. M. quede sin efecto la nota anterior y que no sufra menoscabo alguno la fama y mérito de este general, como uno de los que componian el Almirantazgo citado.»

Ya antes de esta justa resolucion (20 Octubre) se habia nombrado al general Quesada segundo jefe del departamento de Cádiz, comandante general y de ingenieros del arsenal de la Carraca, donde se construian la fragata *Princesa de Asturias*, las goletas *Concordia*, *Buenaventura* y *Consuelo* y el vapor *Vasco Nuñez de Balboa*. Bajo su direccion adelantaron considerablemente las obras, terminando las de este vapor y las dos primeras goletas: se carenaron ó repararon 23 buques de la Armada; se dió principio á la prolongacion del segundo dique de carenas; se levantaron y techaron tres naves para el establecimiento de la factoría, montando en ellas dos martinetes, una máquina motora de alta presion en el taller de calderería, y las mecánicas de hacer remaches, taladros, punzones y tijeras.

(Se continuará.)

averías. En los puertos han sido la admiracion de todos por su sobriedad, su aseo, su conducta y su disciplina.

Con gusto y con ahinco han contribuido á mantener el buque en un estado completo de policía, y á ellos en gran parte y á su buena voluntad se debe la brillantez con que el buque se ha presentado y se ha mantenido en todos los puertos. Sea dicho para honra de ellos y de la escelente marinería española: en toda la navegacion no ha habido á bordo un solo castigo.

La guarnicion ha sido en su comportamiento igual á la tripulacion, y ha añadido la correspondiente subordinacion y disciplina militar.

Por mi parte he hecho cuanto permiten mis cortos alcances para desempeñar la comision que S. M. se sirvió confiarme. Otros muchos jefes tiene la Armada que la hubieran desempeñado con más capacidad, con mas lucimiento; yo solo he podido poner mi celo por el servicio y por el objeto que se proponia el gobierno, y mi única satisfaccion será que Su Majestad se digne dispensar mis faltas y aprobar mi conducta y buenos deseos.

Y habiéndose impuesto de todo la Reina (Q. D. G.), se ha servido determinar se diga al brigadier Quesada que ha llenado los deseos que el gobierno se propuso en la comision que acaba de desempeñar, como igualmente que se ha impuesto con satisfaccion de la aplicacion y adelantos de los oficiales y guardias marinas, quedando muy complacida del comportamiento que ha observado durante el viaje la tripulacion y guarnicion de la corbeta *Ferrolana*.

De real órden lo digo á V. E. para su conocimiento. Dios, etc. Madrid 26 de Marzo de 1852.—Francisco Armero.—Señor director general de la Armada.»

(1) Ministerio de Marina.—Excmo. señor.—He dado cuenta á la Reina (q. D. g.) de la carta de V. E. con que dirige la solicitud del brigadier D. José María Quesada para que se le releve del mando del arsenal de la Carraca por el mal estado de su salud; y S. M., de acuerdo con el dictámen de V. E., no ha tenido por conveniente acceder á la pretension de dicho jefe, cuyas brillantes circunstancias exigen su permanencia en el puesto que ocupa, y de cuyos servicios se halla muy satisfecha; pero deseosa al mismo tiempo S. M. de que Quesada atienda al restablecimiento de su salud, ha venido en concederle para ello dos meses de licencia, y en que V. E. proponga desde luego el jefe á quien haya de entregar interinamente los importantes cargos que desempeña en dicho establecimiento. De real órden lo digo á V. E. para su conocimiento y efectos consiguientes.—Dios, etc.—Madrid 2 de Setiembre de 1854.—Allende Salazar.—Señor director general de la Armada.

(1) Biografía del teniente general D. Antonio Santa Cruz.

*Editor responsable*, D. Ricardo Caballero.

MADRID.—1867.

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

© Biblioteca Nacional de España

© Biblioteca Nacional de España

# SECCION DE NOTICIAS.

No sabemos que se haya adoptado por el ministerio de Marina ninguna resolucion de las que acostumbramos insertar en este sitio.

© Biblioteca Nacional de España