

LA MARINA ESPAÑOLA

PERIÓDICO DE CIENCIAS É INTERESES MARÍTIMOS.

Número 10.

CONDICIONES DE LA SUSCRICION.

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

El importe de la suscripcion, que solo es de 2 escudos el trimestre en España é islas adyacentes, y 4 escudos en el extranjero y Ultramar, se remitirá íntegro á esta Redaccion, y á la vez que las señas de los suscritores, pudiendo, los que no se hallen en Madrid, valerse de sellos del franqueo 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 30 de Diciembre de 1867.

Núm. 10.

CAUSAS QUE HAN IMPEDIDO el pronto desarrollo de la Armada.

V Y ÚLTIMO.

Las trasformaciones que ha experimentado el material marítimo, no era posible preveerlas, y la administracion de la Armada no ha podido evitar, por lo tanto, que los gastos hechos para fomentarla, resultaran estériles en muchas ocasiones.

Todos ellos están justificados y perfectamente definidos.

Véanse las cuentas rendidas; examínense los expedientes; la más severa economía ha presidido á las adquisiciones; una escrupulosidad minuciosa ha regido en los reconocimientos; las obras más insignificantes han sido objeto de subastas y contratos; los metales, jarcias, materiales de toda especie, han pasado de unos buques á utilizarse en otros, y apenas lo han permitido las atenciones del servicio ó el estado de los mismos buques, se han desarmado, pasando á los arsenales para reducir ó anular sus gastos.

La misma escrupulosidad económica puede observarse en el personal; su número no alcanza, en realidad, á cubrir el servicio; pero antes de aumentarlo se ha recargado el individual, cercenando el descanso que tanto necesita, en atencion á las penalidades que el mismo servicio proporciona al prestarle en tan distintos climas. Los sueldos, menores que los asignados en otras marinas, lo son tambien relativamente á los que disfrutaban otras categorías del Estado, porque no debe olvidarse que el marino, que sostiene su hogar, está por lo general privado de sus goces y obligado á vivir aparte de una manera decorosa, á poseer instrumentos y libros costosos, y á usar un equipo múltiple adaptado á las diversas latitudes que frecuenta.

A pesar de todo, los gastos de la marina son crecidos, porque no existe ramo más costoso: véase, tomando por tipo el año de 1864, que antes adoptamos, el presupuesto de marina de otras naciones:

Estados-Unidos (América).	68.257.255 pesos.
Estados Confederados. . .	20.559.283 idem.
Austria.	43.000.000 florines.
Brasil.	7.464.000 miles de reis.
Francia.	467.242.332 francos.
Gran Bretaña.	42.736.000 lib. ester.
Italia.	96.974.795 francos.
Países Bajos.	4.661.496 florines.
Portugal.	1.089.522.385 reis.
Rusia.	48.029.793 rublos.
Suecia.	3.305.100 R—dr.
Noruega.	1.044.544 thalers.
Turquia.	790.804 lib. ester.

Reconocida la indispensable necesidad de sostener este elemento de fuerza en todas ocasiones, no es preciso esforzarse para encarecer cuánta imprevisión hubiera en no atenderlo con predilección en estos momentos en que el horizonte político de Europa se presenta sombrío, y cuando todas las naciones se preparan para hacer frente á los acontecimientos.

La nuestra tiene su lado vulnerable en las ricas provincias ultramarinas, ambicionadas, no solo en razon á sus productos, sino tambien por la excelente situacion estratégica que ocupan en los mares. Las fuerzas navales, cooperando con la lealtad de sus habitantes, pueden solo conservar su integridad trasportando tropas en caso de necesidad y cubriendo las costas y los puertos con sus cañones.

Si ya una vez libraron á Cuba de la intentona de una horda de piratas, aperebidos deben hallarse para la posibilidad de ataques más serios, y para seguir, lo mismo si continuara la guerra que tenemos, que si, como es de desear, terminase, la serie de buenos servicios que atestiguan Balanguiní, Joló, Cochinchina, Marruecos, Méjico, Santo Domingo, Chile y el Perú, que son otros tantos títulos al reconocimiento del país.

Pero el incesante movimiento de las máquinas en esas campañas las ha inutilizado; los buques que las llevan han sufrido tambien el deterioro natural, y muchos se hallan en el último período de su vida; preciso es, pues, un llamamiento al pa-

triotismo para reemplazarlos con otros que, adaptándose á los adelantos recientes, reúnan todas las condiciones que hoy exige la construcción moderna.

Solo así podremos conservar el prestigio que nuestra regeneración marítima le ha dado á la nación, y únicamente de ese modo podrá contrarrestarse la causa que, no por culpa de la administración de marina, como ya hemos probado, sino por la fuerza irresistible de los hechos, han impedido el pronto desarrollo de la Armada.

C. F. D.

ALGO SOBRE MARINA.

INTRODUCCION.

Es muy triste que haya necesidad en España de fijar con toda exactitud las verdaderas ideas respecto á la marina; pero ello es indudable, que hasta ese extremo hemos llegado por efecto de las tendencias de la época y de la ignorancia general.

No entra en nuestro propósito hacer alarde de erudición inútil, buscando y descifrando con afán en códices empolvados, carcomidos é ininteligibles, el origen de la navegación y las causas que han influido en las transformaciones que ha experimentado el material marítimo, desde los tiempos más remotos hasta la hora en que vamos á exponer nuestras ideas sobre tan trascendental asunto. Otro más práctico y de utilidad más inmediata es el objeto que abrigamos ahora, y únicamente indicaremos, cual síntesis de nuestras convicciones, que así como el primer bajel conocido salvó al género humano de un completo exterminio, la marina está llamada á salvar siempre al mundo de los terribles cataclismos á que le espone sin cesar el insensato orgullo é insaciable codicia de los hombres.

Desde que el génio de Colón, fundado en principios muy sencillos pero desconocidos en su tiempo, abrió las puertas de un nuevo mundo á las gentes de todas las naciones, se efectuó un cambio radical en el modo de sér de todo el globo, y con especialidad en Europa, que estaba al frente de la civilización del mundo conocido, y en América, que, por efecto de aquel fecundo y grandioso suceso, entró á tomar parte en el concierto general de intereses que debía producir, andando el tiempo, su confraternidad con los pueblos antiguos.

Sola y aislada antes, ó al menos desde época remota, ignoraba lo que sucedía no muy lejos de ella; y la Europa á su vez ignoraba también que existiesen semejantes regiones, puesto que las oscuras tradiciones que de ello se tenían no adquirieron la suficiente fuerza para excitar la curiosidad de las gentes hasta que el gran Colón, mostrándoles la realidad, despertó en ellas la codicia.

Tres pequeños bajeles le bastaron al génio para lan-

zarse, sin otro apoyo que su fé, á un piélago desconocido é insondable, en donde únicamente le guiaba la claridad de una idea fija, gigantesca y exacta hasta tal punto, que él mismo se asombró al oír el grito mágico y bien sentido de ¡TIERRA!... lanzado con júbilo á su alrededor.

Desde aquel instante cambió la faz del mundo.

Esos dos hechos, que simbolizan la importancia trascendental de la marina, nos ha parecido oportuno consignarlos aquí para que se fije en ellos filosóficamente la atención, y se comprenda que no está en nuestro ánimo empequeñecer las cuestiones que nos proponemos ventilar, descendiendo al terreno de las personalidades; pues lo realmente útil es buscar la verdad fundamental de las cosas, haciendo, en cuanto sea posible, abstracción completa de los hombres y de sus errores.

Desde el momento, pues, en que se realizó el gran descubrimiento de Colón, no solo surgieron nuevas necesidades, sino que cambió además el sistema y los medios que se empleaban en la navegación.

La codicia, las rivalidades nacionales y sus funestísimas querellas que en el orden natural de los sucesos debieron exterminar aquel magnífico acontecimiento, han ido, sin embargo, providencial y majestuosamente creando lo que existe; y hoy podemos decir, con cierta exactitud, que el mar es una inmensa y riquísima heredad, de cuyo usufructo participa la humanidad entera.

España fué la que dió origen á este nuevo desarrollo social, y por ello atrajo sobre sí la emulación de las demás naciones. Luchó con todas ellas durante mucho tiempo en incesante y desigual pelea, hasta que sucumbió por fin, no ya ante el número de sus contrarios, sino ante lo innumerable de sus propias torpezas.

La imprevisión de los gobiernos y la incuria de los gobernados, han conducido esta noble nación al triste abatimiento en que se encuentra hoy, y de cuyo estado es forzoso sacarla, no tanto por provecho nuestro como por gratitud hacia la Providencia, que la dotó de numerosos sábios y de infinitos héroes que la enaltecieron con justas y benéficas leyes y con portentosos monumentos, y la engrandecieron con sus descubrimientos importantes y sus conquistas prodigiosas.

Eso dice la historia y eso aconseja la razón; tomemos pues, los hechos en el estado en que hoy se encuentran, y, aleccionados con lo que ya pasó, examinemos cuidadosamente lo que conviene hacer para ir conservando la poca vida que todavía nos queda, hasta que llegue la hora de la reacción, que ha de curarnos del orgullo torpe é insensato que á todos ofendía, devolviéndonos la entereza y la virilidad de los antiguos tiempos, para que podamos decir con entera verdad que *aun vive España*.

Contribuir en algo á obra tan meritoria es nuestro objeto; y para ello, concretándonos á lo presente que se ve y á lo futuro en cuanto pueda preverse, vamos á precisar la importante cuestión que ha puesto la pluma en nuestras manos.

El comercio, las relaciones internacionales y con especialidad las trasatlánticas, la protección de aquel, el sostenimiento de estas, el amparo y defensa de nuestras

posiciones de Ultramar y de las costas de la Península en caso de guerra extranjera ó interior, aun prescindiendo de otros muchos puntos importantes, son los que principalmente constituyen la alta mision impuesta á la marina, y de los que habremos de ocuparnos en la série de artículos que nos proponemos escribir.

Lo trascendental de esa mision lo ha reconocido y se halla grabado en la conciencia de todo país civilizado, y solo España lo niega ó desconoce.

Tan deplorable error preciso es atacarlo sin tregua ni descanso en la prensa, en la tribuna, en las reuniones públicas y privadas, en el seno del hogar doméstico, en donde quiera que la ocasion se brinde y se presente la oportunidad de contrarestar esa cruzada que ha adoptado por única enseña, este lema tan desconizador como funesto: «DISOLUCION DE LA MARINA.»

El Jefe de escuadra, JOSÉ LOZANO.

ARREGLO DE LAS AGUJAS DE BITÁCORA EN RUSIA.

El empleo creciente del hierro en las construcciones navales ha sugerido naturalmente á las naciones marítimas la idea de emprender el estudio de las perturbaciones que, por efecto de las grandes masas de este metal á bordo de los buques, afecta á las indicaciones de las agujas de bitácora.

La Rusia no ha quedado atrás en este movimiento. Ya, en 1861, había instalado en el puerto de Cronstad miras y alineaciones destinadas á facilitar á los buques que se hallasen en la rada los medios de determinar los errores de sus agujas; pero no se ha detenido aquí. Por los cuidados del gobierno imperial, se ha creado un Observatorio en Cronstad; este establecimiento, colocado bajo la direccion del Capitan Belavenetz, tiene por objeto el estudio del estado magnético de los buques de hierro, y como aplicacion práctica de estudio preparatorio, la eleccion del lugar en que debe colocarse la aguja de bitácora, á bordo de todos los buques de hierro ó corazados de la marina imperial.

Este estudio, hecho en diversos períodos de la construccion, tiene igualmente por objeto hallar la disposicion más conveniente de las piezas de hierro inmediatas á la bitácora, á fin de que su influencia compense cuanto sea posible la del mismo buque.

El Observatorio debe, además, dar las instrucciones magnéticas á los Comandantes de los buques, comparar y discutir todas sus observaciones, y propagar en fin, por medio de publicaciones especiales, el conocimiento de todo lo que resulte en esta cuestion, tanto en Rusia como en los demás países.

En cuanto á los Comandantes de los buques de hierro ó corazados, están obligados no solamente á hacer las observaciones necesarias para determinar las desviaciones de sus agujas, sino que tambien deben trazar las curvas de desviacion, deduciendo los coeficientes de los diferentes términos que entran en la expresion de la desviacion, y con ayuda de estos mismos coeficientes, calcular de nuevo las desviaciones que sirven á trazar la curva rectificada.

Las primeras observaciones, las desviaciones deducidas de aquellas y las que resultan del cálculo se presentan sobre una tabla, que permite juzgar á simple vista de la exactitud y del cuidado con que aquellas se han hecho. Cada Comandante debe hacer esas observaciones dos veces al año, y además siempre que emprenda viaje, lo mismo que á su vuelta, á fin de conocer los cambios que se han producido durante la navegacion; debe además repetirlas siempre que note cambios notables en las agujas.

En los buques blindados, independientemente de la desviacion, debe observarse á bordo y en tierra la intensidad magnética horizontal y vertical, antes de la partida y á la llegada. Con estas observaciones, están obligados los Comandantes á construir el *dygograma*, ó trazado gráfico de las desviaciones de la aguja, con ayuda de los valores de las diferentes fuerzas perturbadoras que obran sobre ella. Todas estas observaciones se hacen bajo la inspeccion del director del Observatorio de agujas.

Para guiar en estos delicados trabajos á los Comandantes de los buques, el Capitan Belavenetz ha publicado una obra en la cual, despues de haber indicado los diversos métodos que pueden emplearse para observar las desviaciones de las agujas, dá las fórmulas que sirven para calcular los elementos magnéticos del buque; estas materias forman el objeto de los dos primeros capítulos: el tercero está consagrado á la teoría matemática de las desviaciones. Todos tres están tomados en parte del *Admiralty Manual* de MM. Evans y Smith.

El cuarto capítulo, debido enteramente á las observaciones personales del Capitan Belavenetz, contiene las pruebas de este oficial sobre las condiciones magnéticas de la batería corazada la *Pervenetz*. Allí se encuentra el detall de todas las observaciones que es preciso hacer á bordo de un buque de esta clase, cuando está en la basada, á fin de hallar el lugar más conveniente para la bitácora, y de determinar tambien la posicion favorable que debe darse á las piezas de hierro inmediatas á este instrumento y que entran en la construccion del buque, para que compensen tanto como sea posible la influencia de aquel.

Otra parte de este capítulo se consagra las observaciones magnéticas hechas en el interior de un pequeño buque de hierro de 30 piés de eslora, 5 de manga y 4 de puntal. La esperiencia ha demostrado que semejante buque constituye un verdadero iman: estas observaciones son pues análogas á las que se harian en el interior de un iman.

Se han repetido inclinando al barquichuelo sucesivamente á derecha y á izquierda, y tenian por objeto dar á conocer la influencia de la banda del buque sobre la aguja. Se ha buscado á seguida el cambio que se había producido en el estado magnético del pequeño casco, despues de haberlo dejado en una misma direccion durante un largo intervalo de tiempo. En fin, se le ha golpeado por tres dias consecutivos, y se han repetido las mismas observaciones magnéticas despues de esta operacion.

Todas estas experiencias han demostrado que por medio de una combinacion de imanes y de hierro dul-

ce, se podía no solamente neutralizar la influencia perturbadora del pequeño buque sobre una aguja colocada en su interior, sino aumentar aun la fuerza magnética horizontal que había disminuido considerablemente esta influencia. Obrando sobre tan pequeña escala el Capitan Belavenetz ha hecho más palpables los fenómenos que se producen en general á bordo de los buques de hierro.

Por lo expuesto se vé que la Rusia ha tomado con calor el estudio del magnetismo de los buques y los medios de remediarlo. El mismo Emperador, por su voluntad y alto poder, secunda poderosamente este estudio, al cual las trasformaciones que tiende á sufrir todas las marinas de guerra, le dan una importancia que no podemos desconocer.

Por sus órdenes se ha creado el Observatorio de agujas, y reglamentos severos obligan á los Comandantes de los buques á conformarse con las prescripciones emanadas del Observatorio. Este es el solo medio de familiarizar á los Oficiales de marina con los métodos empleados para determinar los errores de las agujas de bitácora, y de evitarles grandes cuidados cuando, en el curso de su navegacion, notan variaciones considerables en las indicaciones de estos preciosos instrumentos. Tales son los datos que nos suministran los periódicos extranjeros, y muy especialmente la *«Revue maritime et coloniale,»* que sigue con notable interés todas las vicisitudes de este importantísimo asunto, tan digno de llamar la atencion del señor Ministro de Marina y de nuestros estudiosos Oficiales.

Por Real orden de 16 del actual, se ha dispuesto que se pase una revista de inspeccion á todos los individuos de maestranza de todas clases y profesiones que en la actualidad se hallen trabajando en los arsenales de los Departamentos; y que como consecuencia de dicha revista se despidan á todos aquellos operarios que no sean estrictamente necesarios para las obras que se están hoy ejecutando, y á cuantos no reúnan la aptitud necesaria para el servicio que están llamados á prestar.

A consecuencia de la reforma llevada á cabo en la organizacion interior del ministerio, se ha dispuesto: Que la Direccion del Cuerpo de Sanidad se constituya en Cádiz para el 1.º de Enero de 1868, en cuya fecha quedará suprimida la vicedireccion de aquel departamento, cuyos deberes y facultades, además de las que por reglamento le corresponden, quedarán afectos á la referida Direccion, la que dirigirá sus comunicaciones á la superioridad por conducto del Capitan General del Departamento.

El Director, por su equiparacion con la clase de Brigadieres, disfrutará el sueldo anual de 3.600 escudos, y la Direccion estará dotada con un Secretario Médico Mayor del Cuerpo, que desempeñará á la vez las funciones de su instituto en cualquiera de los Cuerpos militares que doten el Departamento; de un Escribiente Mayor de la Armada y del de la clase de segundos que hoy está asignado á la suprimida vicedireccion.

También se ha dispuesto, con objeto de hacer nuevas

economías, que se reduzca la fuerza reglamentaria de cada compañía de infantería de Marina en un Alférez, un Sargento segundo, un Cabo primero, dos segundos y 31 soldados; quedando en su consecuencia compuestas de un Capitan, dos Tenientes, un Alférez, un Sargento primero, cuatro segundos, seis Cabos primeros, siete segundos, dos Cornetas, dos tambores y 400 soldados. Se suprimen los Sargentos brigadas, que serán sustituidos por los Abanderados.

Los Alféreces que resultan escedentes se destinarán como suplentes en los batallones del arma, disfrutando las cuatro quintas partes del sueldo de su empleo, hasta que obtengan plaza efectiva, á la que entrarán por rigurosa antigüedad. Las clases de tropa escedentes quedarán de supernumerarios hasta armonizar las vacantes que vayan ocurriendo, y las clases de tropa y soldados escedentes disfrutarán de licencias semestrales sin haber alguno hasta ser relevados por otros ó llamados para cubrir vacantes.

Todas estas reformas se irán practicando para que en la próxima revista de Enero se hallen los batallones con arreglo á estas disposiciones, arreglándose el servicio de manera que tenga la tropa el descanso prescrito en la Ordenanza. La economía que de este arreglo ha de obtenerse es, segun la *Gaceta*, de 160.000 escudos.

Se han concedido cruces de San Hermenegildo al Capitan de navío D. José Malcampo; á los de fragata don Francisco S. de Salas y D. Emilio Barreda; al Comandante D. Matías Garau, y á los Tenientes de navío don Luis Ledo, D. José Muñoz, D. Luis Gaminde, D. Victoriano Diaz Herrera, D. Domingo de Castro y D. Narciso Fernandez Pedriñan.

Se ha dispuesto de Real orden que vuelvan á subastarse los cascos del navío *Francisco de Asis*, fragata *Cortés* y urca *Santacilia*, con rebaja en el tipo.

Llamamos la atencion de nuestros lectores sobre el siguiente comunicado que publica *La Correspondencia*:

Señor Director de La Correspondencia de España.

«Muy señor mio: Por el capitan del bergantin goleta español *Ocala*, de la matrícula de Barcelona, hemos sabido que en su travesía de Matanzas á este puerto, el día 28 de Noviembre á las seis y media de la mañana, hallándose en latitud N. 39º 41' y longitud O. de Cádiz 14º 4' avistó á una corbeta con rumbo incierto y aparejo descompuesto. Llamando la atencion arribó el buque español sobre la corbeta, resultando que aquella no tenía tripulacion alguna: que era inglesa por su nombre escrito en la popa, *Sparkung Wave Liverpool*, con carga que se ignora.

Hallósele en el mejor estado de estanco, pues solo tenía 9 pulgadas agua en la sentina y roto el timon por bajo la lamera.

Se conocía que hacia pocos dias había sido abandonado, porque se encontraron algunos cálculos astronómicos de fecha 16, tres loros muertos, al parecer, de pocos dias y la falta de un bote en cada costado. En vista de eso la tripulacion del buque español, sin embargo de ser en corto número, se prestó espontáneamente á marinar hasta un puerto seguro al citado buque abandonado: siguiendo en convoy los dos hasta

avistar la costa S. de esta ría, en cuya recalada los malos tiempos y chubascos hicieron se perdieran de vista el 8 del corriente, recalando el 15 el buque español á este puerto, y algunos dias despues la marinada al de Lisboa por arribada forzosa.

Los trabajos que han pasado los del buque español, y los que tripulan la corbeta inglesa, solo pueden apreciarlos los hombres de mar. En el rigor del invierno, escasez de agua y cortísimo personal, prueban la inteligencia, conocimientos, arrojo y pericia marinera que nuestra marina mercante tiene justamente acreditados; esperando que por quien corresponda se les dé toda la protección debida y se les otorgue las franquicias que para tales casos previene nuestro código de comercio.

Al llegar á este puerto dicho capitán, D. Pedro Grau del bergantin goleta *Ocata*, pasó parte del suceso en oficio al señor Comandante militar de marinada de este tercio y provincia.

De Vd. affmo. S. S. Q. B. S. M., Benito R.—Lazareto de San Simon. Ría de Vigo, 21 de Diciembre de 1867.»

Esta es una de las infinitas pruebas de la inteligencia, moralidad y rectitud que distinguen á nuestra marina mercante, y por la cual felicitamos sinceramente al señor Grau. ¡Cuánto se estimaría en España á nuestros laboriosos y honrados marinos si se publicaran sus servicios y se les conociera bien!

Parece que de las declaraciones de los marinos á quienes se ha oído en la Capitanía del puerto de Valencia con motivo de la pérdida del *Live Oak*, resulta la opinion unánime, de estar mal trazado el puerto y ser un constante peligro, por haberse faltado á las reglas de la náutica.

«El asunto es muy sério, dice con este motivo un periódico de aquella ciudad. No es posible que se eluda ya esta cuestion. En nombre de los intereses de Valencia, cuyos millones se están perdiendo quizás en el fondo del mar por la equivocada direccion de las obras, pedimos ante todo la publicidad del resultado de la referida informacion.»

No perderemos de vista este importante asunto. Desgraciadamente la esperiencia ha llegado á confirmar la opinion unánime de cuantos oficiales de la Armada han sido Capitanes de aquel puerto.

Los vapores remolcadores de Gibraltar han conducido á aquel fondeadero el casco de la fragata francesa perdida en Polmones, que segun parece se encuentra mejor estado del que se habia creído. Otra fragata de guerra francesa fondeó el 22 en aquella bahía, y el movimiento de los buques de guerra ingleses era mayor que el ordinario, presumiéndose que lo originaba cierta premura en reforzar la escuadra del Mediterráneo.

Y ya que de Gibraltar nos ocupamos, debemos hacer notar una circunstancia, que sin ser nueva, es siempre incomprensible, y causa frecuente de que se atribuyan á las autoridades de marina tendencias que no abrigan y facultades que no tienen.

Nos referimos á la incomunicacion que existe por mar entre Algeciras y la plaza vecina, so pena de sujetarse á una rigorosa cuarentena, y cuya distancia no se recorre en menos de una hora, y la libre comunicacion que se permite por tierra, siendo así que el trayecto

que media entre uno y otro punto puede franquearse en veinte minutos cuando más. Este rigorismo con las procedencias marítimas es tan perjudicial para el comercio como contrario á la razon, y tiempo es ya de que se estudie con calma y á la luz de la ciencia el importante asunto de las cuarentenas.

El Exmo. Sr. Presidente de la Junta Consultiva de la Armada y los Generales, segundos jefes de los departamentos, han sido autorizados para elegir y proponer un ayudante personal, el primero, en las clases de Alférez ó Teniente de navio, ó de Alférez á Capitan; los demás en la de Alférez de navio, Alférez ó Teniente: estos destinos se limitan al término de dos años: el distintivo es el mismo usado por los demás Ayudantes.

Se ha verificado en la cámara rectoral de la Universidad literaria de Sevilla, el acto de adjudicar á don Angel Lasso de la Vega, oficial del archivo del Ministerio de Marina, el premio ofrecido al autor de la mejor «Memoria sobre la historia y juicio critico de la escuela poética sevillana en los siglos XVI y XVII.»

Felicitamos al Sr. Lasso de la Vega.

Ha sido nombrado Comendador de la distinguida orden de Carlos III el Teniente de navio D. Francisco Carasco.

Escusado es que digamos cuánto nos alegramos de que tan distinguida condecoracion se haya concedido á uno de nuestros más queridos compañeros, que es á la vez uno de los más ilustrados Oficiales de la Armada.

NOTICIAS EXTRANJERAS.

La marina de guerra de los Estados-Unidos cuenta hoy con las fuerzas siguientes:

Distribucion.	Número.	Cañones.
Buques en servicio activo.	56	507
Id. escuelas.	3	52
Id. depósitos ó pontones.	8	129
Id. en servicio especial.	3	44
Id. agregados á la Academia naval.	10	115
Id. en los astilleros y estaciones.	23	41
Total en servicio activo.	103	898
Monitores desarmados.	49	109
Id. sin completar.	6	122
Buques de vapor sin completar.	21	322
Id. de vela sin id.	2	»
Otros buques desarmados, en dique ó alistándose para hacerse á la mar ó ser vendidos.	57	508
Total general.	248	4.869
tripulados por 44.900 hombres.		

ESCUADRA EUROPEA.

La manda el almirante Ferragut y se compone de los buques siguientes:

Franklin (capitana).	39	Shamrock.	40
Canandaigua.	7	Frolic.	5
Ticonderoga.	9	Guard (urca).	3
Swatara.	40		

Total: 7 buques con 83 cañones.

ESCUADRA ASIÁTICA.

Está mandada por el contra-almirante H. H. Bell, y la forman los siguientes buques:

Hartford (capitana).	21	Ashuelot.	40
Shenandoah.	7	Monocacy.	40
Oneida.	8	Aroostook.	5
Wachusett.	9	Unadilla.	5
Wyoming.	6	Onward.	6
Iroquois.	6	Supply.	6

Total: 12 buques con 96 cañones.

ESCUADRA DEL ATLÁNTICO DEL NORTE.

Se halla á las órdenes del contra-almirante Palmer y consta de los siguientes buques:

Susquehanna (capitana).	44	Saco.	40
De Soto.	8	Shawmut.	8
Monongahela.	7	Marblehead.	7
Glasgow.	2	Yantic.	5
Don.	8	Mahasca.	40

Total: 40 buques con 79 cañones.

ESCUADRA DEL ATLÁNTICO DEL SUR.

La manda el contra-almirante Charles H. Davis y se compone de los siguientes buques:

Guerriere (capitana).	21	Quinnebaug.	6
Wasp.	3	Huron.	6
Pawnee.	40	Shamokin.	40
Kansas.	8		

Total: 7 buques con 65 cañones.

ESCUADRA DEL PACÍFICO DEL NORTE.

Se halla al mando del contra-almirante H. K. Thatcher y cuenta con los siguientes buques:

Pensacola (capitana).	20	Mohican.	7
Saranac.	44	Suwanee.	40
Lackawana.	7	Mohongo.	40
Ossipee.	6	Saginaw.	6
Resaca.	8		

Total: 9 buques con 85 cañones.

Esta escuadra cuenta además con las urcas *Jamestown* y *Cyane*, que sirven al propio tiempo de hospitales.

ESCUADRA DEL PACÍFICO DEL SUR.

Está mandada por el contra-almirante George F. Pearson, y se compone de los siguientes buques:

Powhatan (capitana).	47	Dacotah.	40
Tuscarora.	40	Nyak.	6
Wateree.	7	Fredonia (urca).	»

Total: 6 buques con 50 cañones.

RECAPITULACION.

Divisiones.	Buques.	Cañones.
Escuadra europea.	7	83
» asiática.	42	96
» del Atlántico del Norte.	40	79
» » del Sur.	7	65
» del Pacífico del Norte.	44	85
» » del Sur.	6	50

Total. 53 458

El día 24 de Julio salió del puerto de Nueva-York la fragata *Minnesota* con objeto de hacer un viaje de circunnavegacion, y llevó á su bordo 46 guardias marinas para que se instruyan. El 19 de Junio se perdió en la bahía de Bengala la fragata *Sacramento*; pero afortunadamente logró salvarse toda la tripulacion. La fragata *Michigan* ha estado empleada en los lagos, prestando el servicio de costumbre. Con estos tres buques se completan los 56 que se hallan en activo servicio.

Durante el año se han botado al agua cuarenta buques nuevos, á saber: en Nueva-York, el 22 de Diciembre de 1866, el *Moshulu*, de 1.448 toneladas; en Kittery, el 2 de Julio último, el *Minnetonka*, de 2.490; en Filadelfia, el 17 de Julio, el *Pushmataha*, de 1.448; y en Charlestown (Boston), el 15 de Agosto, el *Nantasket*, 523. En los mismos puntos y por su órden respectivo se están construyendo el *Kemosha*, el *Algonca*, el *Omaha* y el *Alaska*, todos del mismo arqueo que el *Nantasket*.

Con motivo de haber terminado la guerra se han suspendido los trabajos en los siguientes buques que se hallan en grada en los astilleros y arsenales que á continuacion se espresan:

En el de Kittery; el *Illinois*, de 2.490 toneladas, y el monitor *Passaconaway*, de 2.427.—En el de Charlestown, el *Pampanoosuc*, de 2.689; el *Kewadin*, de 2.490; el monitor *Quinsigamond*, de 2.427, y el navío de tres puentes *Virginia*, cuya quilla fué puesta en 1820, y que cuando se bote al agua solo será usado como ponton.—En el de Nueva-York, el *Ontario* y el *Java*, de 2.490 toneladas cada uno; el monitor *Kalamazoo*, de 2.427; el *Neshiminy* y el *Amonoosuc*, de 2.019 cada uno.—En el de Filadelfia, el monitor *Shakamaxon*, de 2.427, y el *Antietam*, de 2.490.

El Ministro de Marina ha escrito una Memoria pidiendo que se reformen las estaciones navales de League Island y el rio Thames, y manifiesta que en virtud de acta del Congreso, aprobada en 2 de Marzo último, hizo entrega de varios buques á los contratistas que se habían comprometido á construirlos para el gobierno.

Dichos buques son:

El *Onondaga*, devuelto á Mr. George W. Quintard.

El *Dunderberg*, idem á Mr. William H. Webb.

El ariete *Stonewall* fué vendido el 5 de Agosto al gobierno del Japon por la cantidad de cuatrocientos mil pesos en oro.

La Academia naval sigue progresando, y tiene á su disposicion las tres corbetas de guerra *Macedonian*, *Savannah* y *Dale*, para ejercicios prácticos.

Durante el año fiscal que terminó el 30 de Junio úl-

timo, los gastos del ministerio ascendieron á 31.034.014 pesos fuertes: los del año actual se calculan en 38.465.754, y los del próximo en 47.317.483.

El aumento que se nota en los gastos del próximo año fiscal es debido á un crédito extraordinario de 10.144.038 pesos fuertes que el ministro pide para mejorar los arsenales de Kittery, Charlestown, Nueva-York, Filadelfia, Washington, Norfolk, Panzacola y Mare Island, en California; las estaciones de Cayo-Hueso, Sackett's Harban y Mound City, y el asilo naval.

GUENTO INÉDITO.

La espada, el arado, el telar y el remo.

El haber abandonado estos puntos los buques de la Armada, para atender á otros más amenazados, impide la importacion de objetos españoles, que asciende anualmente, en union con los importados en Montevideo, á unos 240 millones, ó sea la cuarta parte del valor de la exportacion total de la Península.

Y reflexionando que con la mitad de esta pérdida podía haberse aumentado la marina para salvar la otra mitad, y prevenir casos de análoga índole, creo yo que sería conveniente manifestarlo así en España, para que se comprenda por todos, lo muy perjudicial que es escatimar á un ramo de tal importancia sus medios de progreso y desarrollo.

(Carta de un español residente en Buenos Aires.)

Érase una nacion de fértil territorio y pueblo altivo, que para reconstruir una obra secular derruida en aciago instante, habia trocado la esteva por la espada, habituándose en breve á campales lides y gustado el sabor de cien victorias. El triunfo indujo su carácter al dominio, el botín á la licencia, la costumbre de batallar al menosprecio de la vida, y viviendo tan solo en el fragor de los combates, llegó á ver la ley en la espada, y á revestir de condicion humilde todo lo que se cobija con el escudo de la paz. Graduándose la gerarquía por el empuje del brazo, y engañando al hombre en toda época el orgullo, creíase cada escudero un señor, cada hidalgo un magnate, cada magnate un principe al igual del monarca; y así, en lucha abierta el feudalismo con la Corona, pendiente el derecho de un bote de lanza, la justicia de la ocasion, y la ocasion del dolo, tornábase fraticidas las armas forjadas para ganar territorio al imperio de la Media Luna, y por bandos esgrimíanlas sañudamente entre sí pueblos de la misma Corona, caudillos de idéntica bandera; mesnadas de un solo capitán, miembros de la propia familia; ¡qué mucho! hijos de unos mismos padres.

Un pueblo guerrero se enseñoorea del suelo que pisa, lo huella despiadadamente sin discernir amigos de enemigos, y destruyendo mieses, incendiando caseríos, imponiendo tributos, viendo, en suma, la propiedad bajo el casco de sus bridones, es para las ciudades de su pro-

pia enseña más temible que los extranjeros, y para los campos como plaga devoradora. La espada prevalecia sobre el arado en el pueblo de los Alfonsos: ¿quién sino los vencidos podrian dirigir la esteva para atender á sus más perentorias necesidades y á las del vencedor? Pero la necesidad es relativa, y si en un principio la satisfacía este con un poco de pan, un tajante acero y una mala adarga, la conquista de territorio, que trae consigo el roce con pueblos diferentes, iba ampliando las necesidades en alimento, armas y armadura; y lo uno reclamó al gusto diversidad de manjares, y lo otro al capricho variedad de formas, bruñido y cincel, y lo uno y lo otro aunábanse para llamar á la agricultura é industria. Por tal modo, sin darse de ello cuenta, ensalzaban los guerreros lo propio que procuraban deprimir, y seguían revistiendo de humilde condicion, sin embargo de anhelar jaez más reluciente, más brillante peto, y mesa mejor provista. La espada, pues, pagaba tributo al cincel y al arado, y hubo de pagarle al telar cuando al suavizarse las costumbres cedió la armadura á los tisúes su primacia para los trajes de boda.

La desigualdad de suelos implica diferencia de produccion en especie y cantidad; la de los caracteres variedad de manufacturas, y como el roce tiende al equilibrio de las necesidades, y la necesidad es madre del trabajo, comenzó el trueque de los productos que aquí sobraban por otros de allende el mar. El telar hizo consorcio con el arado por medio del remo; los sojuzgados traficantes aprovechaban la incuria y se resarcian de la altivez del comprador, y desdeñando las tres cosas los que más habian menester de sus producciones, y disminuyendo los modos de adquirirlos á compás que se multiplicaban las necesidades, desbordóse el deseo de la heredad ajena, la ambicion desnudó la espada y la esgrimió con ahínco para seguir pagando tributo al remo, al arado y al telar, y encendida la discordia, desbordadas las pasiones, pujante la oligarquía, en alto la iniquidad y por tierra los deberes, parecía á cada instante romperse la corona que ostentaba la cruz, con júbilo del islamismo. Dicha fué que al rugir el huracan con mayor violencia apareciese el iris sobre el trono de San Fernando, disolviendo el poderio de los grandes cual apiñados nubarrones deshechos por el sol, y devolviendo á los ánimos esa esperanza que tras largos dias de encapotado cielo infunde la vista del anchuroso azul.

Un génio en figura de hombre asomaba por el horizonte de Castilla, mas su condicion humilde cerrábale todos los caminos, su saber se estrellaba contra la vana ciencia, y tenida por delirio su intuicion, hubiérase tal vez frustrado el pensamiento más grande que ideara la mente, y estinguidose con la vida de un *pobre loco*, si los luminosos rayos que partian del trono español no hubiesen atravesado la niebla, visto al génio en el hombre y mostrándole al fin al mundo sobre un mundo nuevo.

Merced á una santa coronada, el más humillado fué el más enaltecido; el reputado por ignorante, el más sábio; el tenido por loco entre los cuerdos, llegó á ser el único cuerdo entre los locos. El en cambio hizo más poderosa que ninguna á la Reina como ninguna grande;

pero cual todo hombre que aquí abajo desempeña una mision marcada, vivia para los demás, no para sí: fama presente, gloria póstuma, preciados timbres, títulos y honores obtuvo á trueque de su bienestar, porque objeto de admiracion, hubo de ser blanco de la envidia y de la calumnia, y mostrarse ante su país adoptivo como su país ante el resto del mundo. Desgraciado por haber sido muy grande, pobre por allegar muchas riquezas, infeliz por tocar la cumbre de la humana dicha.

Nuevo mundo daba á Castilla Colon. ¡Mas, ay! que le daba mucho más de lo que Castilla podía sostener. Echaba la Corona sobre sí inmensa balumba, el reino perdía vitalidad y brazos, y cubriase de oro su suelo, que es el abono más miserable de la tierra. Acontecía á la nacion lo que al navegante que vende sus provisiones en vísperas de engolfarse en el piélago, y así como el que lo surca en bajel cargado de frutos desafía la duracion del viaje, el que va repleto de oro parece miserablemente en la continuada calma. Creíase empero inmensamente rica en su período de mayor pobreza, y como si al pígameo no bastara tanto sojuzgar, hizo esfuerzo poderoso, dilatáronse los horizontes de la monarquía, alejáronse los de la industria, creció la necesidad hasta el lujo, é importóse todo lo que realmente vale y es tan ilimitado como el trabajo, y se exportó lo que solo sirve para valorar y es tan ilimitado como una especie rara del suelo.

¿Quién al ruido de las expediciones de América habria de someterse al paso tardo del arado? ¿Quién, al ver los pocos que de allí regresaban enriquecidos, podía pensar en los muchos que encontraban allí oscura muerte? ¿Quién al oír en época posterior los episodios de las campañas de Flándes permanecía tras el telar? Los pocos buques que en anterior época exportaban hierro como trueque de mercadería con otros puntos, llevaron hombres y armas; y despoblado el país, yermos los campos y expulsados despues del territorio los que se daban al telar y á la esteva, quedó tan solo un pueblo guerrero frente á frente de sus mil necesidades. ¡Cómo extrañar que á falta de enemigos naturales esgrimiera la espada de la discordia! ¿Ni qué mucho que á la primera sacudida del vendabal se desgajasen las enormes ramas de un árbol de profundas raices, pero de tronco menor que cualesquiera de ellas, trabajado hondamente y perdida su sávia para darles lozanía?

España perdió las Américas y obtuvo la ingratitud como pago del conquistador. Cualquier otro pueblo les hubiera impuesto su dominio con la punta de la espada y atropellado sus gobernantes las leyes justas que para regirlas se hicieron en la metrópoli; mas cúpoles á las colonias españolas la fortuna de ser conquistadas por un pueblo que, á más de la religion del Crucificado, llevóles una historia brillante y el habla en que habria de escribirse un libro inmortal. El tiempo convierte las cadenas en lazos que afloja, y que por fin desata. Si las colonias se desligaron antes del tiempo oportuno, tanto mejor para la metrópoli, tanto peor para ellas, pues cuando las hijas se apartan del hogar materno sin haber alcanzado la edad conveniente, suelen vivir vida licenciada; el sentimiento á pesar de todo era muy natural: ¿qué madre reflexiona al ocur-

rir la separacion de sus hijas? De cualquier modo el daño estaba causado: España con las Américas fué muy pobre, y reportando el mundo mucho beneficio de sus conquistadores, afamados navegantes y esclarecidos guerreros, quedóse la nacion tan solo con la grandeza que le dá la historia: murió su industria, languideció su agricultura, perdió poblacion y vida, campos extensos quedaron sin roturar, y vióse tan grande imperio cual magnate arruinado á merced de sus colonos y bajo la usura de sus vecinos. De aquí la pobreza y malestar, de aquí la discordia y alteracion de los ánimos; de aquí, por último, las banderías y divisiones que todo lo concluyen, y aun amortiguan la esperanza de mejores tiempos, como acontece en todo lugar donde se halla roto el equilibrio de las necesidades con los medios de satisfacerlas.

¡Qué extraño que la nacion, tomando lo relativo por absoluto, se creyese en épocas anteriores floreciente y rica, si hoy, á pesar de tan triste enseñanza, vemos solamente su salvacion en algunos quintales de oro, sin discurrir en el caudal con que la tierra premia al trabajo! ¡Cómo si el oro fuese inagotable y anormal la riqueza de la tierra! ¡cómo si el vil metal valiese algo por sí solo, y los productos del suelo tuvieran en el metal toda su valia. El arado que abre en la tierra el surco de la abundancia; el remo que surca en el mar la estela de la riqueza, y ayudándose reciprocamente da el uno al otro lo que importa á la vida de los dos, en una palabra, el progreso de la agricultura é industria combinado con el de la navegacion, como agente del comercio, son los únicos caminos que conducen al bienestar de las naciones. No es esto pretender que se anule la espada, para no incurrir en una bella utopia, porque aparte de las pasiones que la desnudan, siendo la reproduccion constante y pequeña nuestra morada aquí abajo, es lógico que combine su accion el agente de la muerte con los de la vida. Si la espada quedase sola en un país, ¿quién contribuiría á sostenerla? Si exclusivamente quedasen el arado, el telar y el remo, ¿quién serviría de custodia al trabajo y de coto á la ambicion?

Nuestra nacion, desdichadamente, por las circunstancias de su historia más que por culpa de sus hijos, se aproxima al primer extremo; y para que de él se aparte y camine hácia el segundo, es preciso tener presente que sin el remo no hay comercio, y sin comercio mueren cual cuerpo pletórico las naciones exclusivamente agrícolas ó exclusivamente industriales. De aquí que raye aun á mayor altura que el telar y que el arado, pues su cooperacion se requiere lo mismo donde el uno prepondera que donde prevalece el otro; mas no pudiendo vogar sin salvaguardia, dedúcese por conclusion que *el fomento de la Marina importa, altamente, á las naciones como única clave del arado, del telar y del remo.*

Esto es cuanto se nos ocurre, por ahora, respecto al deseo manifestado en la carta del español residente en Buenos-Aires.

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.

CUERPO ADMINISTRATIVO.

- En 16 de Diciembre. Concediendo cuatro meses de licencia al Oficial 2.º D. Juan Bautista Garriga y Soler.
- En 19 de id. Nombrando Oficial 1.º de la Direccion de contabilidad y del Cuerpo administrativo á D. Juan Bautista Blanco, Comisario de guerra de primera clase y Oficiales segundos á D. José Plá y Frige, Subcomisario de anterior organizacion, y al Oficial primero del Cuerpo D. Francisco Javier Sanz de Andino y Carlos-Roca.
- En id. Nombrando Interventor de la Ordenacion de pagos de Puerto-Rico al Subcomisario de anterior organizacion D. Francisco de Paula Franco y Vietti.
- En id. Destinando al apostadero de la Habana al Oficial segundo D. Gabriel Calvo y Semprun, y que regrese á la Península el Comisario de guerra de primera clase D. Segundo Vigodet y Paredes.
- En id. Concediendo dos meses de próroga á la licencia que disfruta el Oficial segundo D. Luis Cueto y Gonzalez Quijano.
- En 21 de id. Id. id. al de la misma clase D. José María Maceres y Castell-Ruiz.
- En id. Nombrando Ordenador del apostadero de Filipinas al Comisario Ordenador de segunda clase D. Manuel Ortiz y Casellas, Interventor del mismo apostadero al de guerra de primera D. Manuel Rodriguez Fabregat, y Comisario del arsenal de Cavite al de guerra de segunda clase D. Aureliano Cañellas y Fullos.
- En id. Disponiendo se encargue de las Contadurias del Depósito Hidrográfico y Museo Naval el Habilitado del ministerio de Marina, Oficial primero del Cuerpo, D. José Saavedra y Meneses.
- En id. Nombrando Administrador del hospital militar de Ferrol al Oficial segundo D. Manuel Cores y Montero.

DIRECCION DEL PERSONAL.

- En 24 de id. Concede gracia de aspirantes á D. Magin Galilea y á D. Agustin Vilaret.
- En 25 de id. Concede un mes de próroga para Cádiz al Alferez de navío D. Ramon Fossi.
- En 26 de id. Concede dos meses Real licencia al Teniente de navío D. Adolfo Robion.
- En 27 de id. Id. id. al Teniente de navío D. Ginés Paredes.
- En id. Id. id. á los Alféreces de navío D. Manuel Villalon y D. Miguel Aguirre.
- En id. Dispone se traslade á continuar

sus servicios en el apostadero de la Habana el Teniente de navío D. Antonio Ferry.

Brigadieres.

- Nombrando Comandante de Marina y Capitan del puerto de Valencia, á D. Francisco Chacon y Orta.
- » Id. id. de Santander, á D. Francisco Cepeda.
- » Id. id. de Cádiz, á D. Juan Topete.
- » Comandante principal de Marina de Puerto-Rico, á D. Romualdo Martinez Viñalet.

Capitanes de navío.

- Nombrando Comandante de Marina y Capitan del puerto de Sevilla, á D. Nicolás Chicarro.
- » Id. id. de Málaga, á D. Antonio Duran y Lira.
- » Id. id. de Alicante, á D. Luis Millan y Rosique.
- » Id. id. de Barcelona, á D. Enrique Croquer.
- » Id. id. de Mallorca, á D. Antonio Villalonga.
- » Id. id. de la Coruña, á D. Eliseo Sanchez.
- » Id. id. de la Habana, á D. Joaquín Pesadillo.
- » Id. id. de Santiago de Cuba, á D. Andrés Fonseca.
- » Id. id. de Vigo, á D. Manuel Paez.

Capitanes de fragata.

- Nombrando Comandante de Marina y Capitan del puerto de Huelva, á D. Francisco Súnico.
- » Id. id. de Sanlúcar, á D. Emilio Catalá.
- » Id. id. de Algeciras, á D. Rafael Butron.
- » Id. id. de Almería, á D. Santiago Soroa.
- » Id. id. de Tarragona, á D. Mariano Pascual y Roca de Togores.
- » Id. id. de Palamós, á D. Eduardo Miranda.
- » Id. id. de Mahon, á D. Juan García de Quesada.
- » Id. id. de Villagarcía, á D. José Miranda y Luna.
- » Id. id. de Rivadeo, á D. Francisco de Paula Aycardo.
- » Id. id. de Gijón, á D. Eduardo Urdapilleta.
- » Id. id. de Bilbao, á D. Francisco de Paula Cano.
- » Id. id. de San Sebastian, á D. José Rodrigo.
- » Ayudante de distrito y Capitan del puerto de Ferrol, á D. José Martinez Carvajal.
- » Id. id. de Cartagena, á D. Federico Aurich.
- » Segundo Comandante de la provincia de Málaga, á D. Angel Bello.
- » Id. id. de Vigo, á D. Ambrosio Aranda.
- » Id. id. de Valencia, á D. Francisco Acosta.
- » Id. id. de Barcelona, á D. José Febrer, Marqués de la Gironella.
- » Id. id. de Mallorca, á D. Jorge Fuster.
- » Id. id. de Canarias, á D. Manuel Eulate.
- » Id. id. de Sevilla, á D. José María Márquez.
- » Id. id. de la Habana, á D. Agustin Lobaton.
- » Id. id. de Puerto-Rico, á D. Juan Fungai-riño.
- » Id. id. de Mayaqués, á D. Manuel Costilla.
- » Id. id. de Ponce, á D. Mateo García y Anguiano.
- » Id. id. de Matanzas, á D. José Lopez Serano.
- » Id. id. de Cárdenas, á D. Francisco Llanos.
- » Id. id. de Cienfuegos, á D. Federico Lobaton.
- » Id. id. de Trinidad, á D. José María Tuero.

Nombrando segundo Comandante de la provincia de Remedios, á D. José Cabrera.
» Id. Capitan de puerto de Puerto-Rico, á D. Andrés de Tosta.

Tenientes de navio.

Nombrando Ayudante de distrito y capitan de puerto de San Fernando, á D. Fermin Guillón.
» Id. id. de Ceuta, á D. Juan de la Puente.
» Id. id. de Motril, á D. José Aguado.
» Id. id. de Ayamonte, á D. José Iñiguez.
» Id. id. de Gran Canaria, á D. Alejandro García.
» Id. id. de Marin, á D. José Varela.
» Id. id. de Santoña, á D. Ramon Salguero.
» Id. id. de Vinaroz, á D. Francisco Delgado.
» Id. id. de Denia, á D. Alonso Salguero.
» Id. id. de Torrevieja, á D. Francisco de Peruza.
» Id. id. de Masnou, á D. Olimpio Aguado.
» Id. id. de Adra, á D. Rafael Martinez.
» Id. id. de Sada, á D. Francisco Ortega.
» Id. id. de Bayona, á D. Clemente Salguero.
» Id. id. de Vivero, á D. José Gomez Lesaca.
» Id. id. de Mataró, á D. Ramon Bravo.
» Id. id. de Aguilas, á D. Isidoro Mallen.
» Id. id. de Isla de Pinos, á D. Juan B. Sollozo.
» Id. id. del Puerto de Santa María, á D. José Miranda.
» Id. id. de Isla Cristina, á D. Luis Leda.
» Id. id. de Tortosa, á D. Francisco Leon.
» Id. id. de Batabanó, á D. Juan Van-Halen.
» Id. id. de Mariel, á D. Francisco Mas.
» Id. id. de Manzanillo, á D. Felipe Canga Argüelles.
» Id. id. de Sagua, á D. Eduardo Estrada.
» Id. id. de Guayama, á D. Luis Gazquez Dorral.
» Id. id. de Aguadilla, á D. Florencio Salguero.

Nombrando Ayudante de la Comandancia de Cádiz, á D. Juan Fernandez Paredes.
» Id. id. de Sevilla, á D. Juan Abreu.
» Id. id. de Vigo, á D. César Rodriguez.
» Id. id. de Santander, á D. Benigno Acebal.
» Id. id. de Valencia, á D. Emilio García.
» Id. id. de Barcelona, á D. Pelayo Llanes.
» Id. id. de la Habana, á D. Agustin Delgado.

Nombrando segundos Comandantes de marina de Huelva, á D. Antonio Winthuissen.
» Id. id. de Villagarcía, á D. Hipólito Piedras.
» Id. id. de Gijón, á D. Eugenio Acebal.
» Id. id. de Almería, á D. Eusebio Pascual de Povil.

Nombrando Ayudante en comision de la Comandancia de Cádiz, á D. Fermin Ortega.

Alféreces de navio.

Nombrando Ayudante de distrito de Estepona, á don Eduardo Lopez.
» Id. id. de Muros, á D. Eduardo Alcon.
» Id. id. de Sitges, á D. Zoilo Zalabardo.
» Id. id. de Tarifa, á D. Rafael Morales.

Coroneles.

Nombrando Sargento Mayor de Cádiz, á D. José Cañas.
» Id. id. de Cartagena, á D. Pedro Bugeda.

Tenientes coroneles.

Nombrando Teniente Coronel de Ferrol, á D. Ramon Martinez Bobadilla.
» Id. id. Segundo Comandante de la Coruña, á D. Francisco García.

Comandantes.

Nombrando Comandante de Santander, á D. Federico Lameller.
» Id. id. de Alicante, á D. Antonto de la Rosa.
» Id. id. de Tarragona, á D. Manuel Hernandez Vidal.
» Id. id. de Algeciras, á D. Francisco Baneti.

Capitanes.

Nombrando Ayudante de la Comandancia de Canarias, á D. José Martinez Euton.
» Id. id. de Cartagena, á D. Mariano Fernandez Alarcon.
» Id. id. de Barcelona, á D. Francisco Torres y Torres.
» Id. id. de Mallorca, á D. Antonio Covachichi.
» Id. id. de Cádiz, á D. Nicolás Micheo.
» Id. del tercio de Ferrol, á D. Antonio Roade.
» Id. id. de Puerto-Rico, á D. Juan Vazquez.
» Id. segundo Ayudante de la Habana á don Ramon Fernandez Alarcon.
» Id. segundo Comandante de la provincia de Cienfuegos, á D. Manuel Gartier.
» Id. id. de Remedios, á D. Juan Butteler.
» Id. id. de Mahon, á D. Juan Diaz Campos.
» Id. id. de Palamós, á D. Francisco García Solá.
» Id. id. de Santiago de Cuba, á D. José Escobar.
» Id. Ayudante del distrito de Ibiza, en comision, á D. Diego de Luna.
» Id. id. de la Comandancia de Málaga, á don Felipe Osorio.

Tenientes.

Nombrando Ayudante de la Comandancia de Melilla, á D. Manuel Dominguez Escolástico.
» Id. id. de Regla, á D. Juan Paz.
» Id. id. de Mantua, á D. Fernando Pamenes.
» Id. id. de Santa Cruz, á D. Juan Paz.
» Id. id. de Gibara, á D. Carlos Rellero.
» Id. id. de Conil, á D. José Arias.
» Id. id. de Rota, á D. José Arnau.
» Id. id. de Corcubion, á D. Antonio Pinto.
» Id. id. de Llanes, á D. Andrés Borrego.
» Id. id. de Tazones, á D. Eustaquio Torres.
» Id. id. de la Garrucha, á D. Vicente Perez.
» Segundo Comandante de Rivadeo, á don José Márcos.
» Id. Ayudante de la Comandancia del Bilbao, á D. Santos Rómeo.

Subtenientes.

Nombrando Ayudante de distrito de Marbella, á don Francisco de Paula Monti.
» Id. id. de Orotava, á D. Juan Cragheh.
» Id. id. de Mariñan, á D. Juan Tuells.
» Id. id. de Castrourdiales, á D. Mariano Alfonso.
» Id. id. de Navia, á D. Manuel Albornoz.
» Id. id. de Cudillero, á D. Juan Serrano.
» Id. id. de Lanzarote, á D. José Rodriguez.
» Id. id. de San Carlos de la Rápita, á D. Enrique Marrufo.
» Id. id. de Aldan, á D. Juan Medina.
» Id. id. de Alcudia, á D. José Bermejo.
» Id. id. de Manati, á D. Celestino Pastor.
» Ayudante de la Comandancia de Barcelona, á D. Herminio Rabasa.
» Id. id. de Cádiz, á D. José Maller.
» Capitan de puerto de Barguero, á D. Francisco Rescol.