

# LA MARINA ESPAÑOLA

PERIÓDICO DE CIENCIAS É INTERESES MARÍTIMOS.

Número 7.º

## CONDICIONES DE LA SUSCRICION.

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

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

# ALFONSO X EL SABIO

En el nombre de Dios, el Padre, el Hijo y el Espíritu Santo, yo, Alfonso, Rey de Castilla, León, Galicia y Aragón, por el presente mandamos que se ponga en ejecución lo siguiente: que se traduzcan a lengua castellana las obras de los autores extranjeros que se hallaren en las librerías de los reinos de Castilla y León, y que se impriman en las ciudades de Toledo y Salamanca, para que se vea y sepa lo que en ellas se contiene, y para que se aproveche de sus enseñanzas. Y para que se cumpla lo mandado, damos poder a los señores de las librerías, y a los que fueren nombrados para ello, que hagan cumplir lo que en este mandado se contiene. Y mandamos que se ponga en ejecución lo que en este mandado se contiene, sin que se ponga en duda ni se ponga en cuestión. Y mandamos que se ponga en ejecución lo que en este mandado se contiene, sin que se ponga en duda ni se ponga en cuestión.

MADRID

REPUBLICA Y MONARQUÍA DE ESPAÑA

# LA MARINA ESPAÑOLA

PERIÓDICO DE CIENCIAS É INTERESES MARÍTIMOS.

Año I.

Madrid 12 de Diciembre de 1867.

Núm. 7.º

## SECCION OFICIAL.

### MINISTERIO DE MARINA.

#### *Exposicion á S. M.*

SEÑORA: Circunstancias que no es necesario recordar á V. M. influyeron en época lejana en el señalamiento de cortos sueldos como retribucion de los servicios prestados por los Jefes y Oficiales de todos los cuerpos de la Armada, y se comprende muy bien y se explica que existieran sobresueldos, gratificaciones ó asignaciones que eran, por decirlo así, los que completaban la justa retribucion á que por sus servicios al Estado tenían aquellos individuos legitimo derecho.

Muy lejos del ánimo del Ministro que suscribe la idea de escatimar á ningun buen servidor del Estado la retribucion que le corresponda, pues que íntimamente convencido está de que obrando en esta materia sin un completo estudio de las necesidades públicas, es muy fácil perjudicar los mismos intereses que se trata de favorecer. Pero la idea de justicia que debe dominar en el señalamiento de sueldos de los funcionarios públicos le obliga, so pena de faltar á tan elevado principio, á someter á la aprobacion de V. M. el adjunto proyecto, que aunque á primera vista parezca lastimar derechos adquiridos, descansa sin embargo en la más rigurosa justicia.

Tres pueden ser, Señora, las situaciones en que se encuentren los referidos Jefes y Oficiales: bien prestando servicios en la mar, bien desempeñando destinos en tierra, bien sin ocupacion oficial, adscritos á algun Departamento.

En este último caso, disposiciones dictadas por dignos antecesores del que suscribe, apartándose de las que rigen para otros institutos semejantes, conceden á los que en él se encuentran el goce del sueldo que corresponde al empleo de cada individuo, no obstante ser esta situacion análoga á la que en el ejército se conoce con el nombre de reemplazo.

Muy justo es, Señora, que cuando los Jefes y Oficiales de todos los cuerpos de la Armada son llamados á prestar servicios en la mar, disfruten de ventajas relativamente á cualquiera otra situacion en que por la índole de su instituto puedan encontrarse. Desconocer esto seria tanto como hacer de peor condicion á los que precisamente por su pericia, por su valor, por sus buenos antecedentes merecen de V. M. la confianza de do-

tar los buques que enarbolando el pabellon nacional y representando los intereses de la patria son destinados á recorrer los mares, esponiéndose á los riesgos inherentes á la navegacion. Creeria el Ministro que suscribe lastimar respetabilísimos derechos si intentara suprimir las asignaciones que disfrutaban los Jefes y Oficiales embarcados sin aumentar su sueldo al propio tiempo, subsanando lo que en la rectitud de sus principios habria de considerar, hecho de otro modo, como notoria injusticia.

Pero no existen causas iguales, ni aun semejantes, para conservar sin perjuicio de los públicos intereses todos los sobresueldos, gratificaciones ó asignaciones que las disposiciones vigentes conceden á los que desempeñan destinos en tierra. Los mezquinos sueldos que en un tiempo disfrutaron se han aumentado desde entonces hasta llegar al fin á equipararse completamente á los de las clases análogas en el ejército: y V. M. comprende que desde ese instante debieron cesar gratificaciones que dejaron de tener el fundamento en que en otra época descansaban. Desde este punto de vista, el Ministro de Marina juzga un deber de su parte proponer á V. M. la supresion de la tarifa 3.ª que acompaña á la Real orden de 5 de Noviembre de 1866; la cual, aunque dictada con el loable objeto de dar sencillez en la forma al presupuesto de Marina, es la verdad que encierra una disposicion que el Ministro que se dirige á V. M. no puede aceptar, pues que por ella se establece que desapareciendo el nombre de gratificaciones, se acumule, sin embargo el importe de cada una de ellas al sueldo del empleo á que hasta entonces habia figurado asignada: supresion de nombre, no real y verdadera en su casi totalidad, que es la que el actual Ministro de Marina considera absolutamente indispensable.

Esta medida, que descansa en principios de justicia y de buena administracion, proporcionará al Tesoro una economia de 453.600 escudos, sin que por ella el servicio público haya de resentirse lo más mínimo, que es el fin constante á que aspira el que, de acuerdo con el Consejo de Ministros, tiene la honra de someter á la aprobacion de V. M. el adjunto proyecto de decreto.

Madrid 27 de Noviembre de 1867.—SEÑORA.—A los Reales piés de V. M.—Martin Belda.

#### *Real decreto.*

De conformidad con lo propuesto por el Ministro de Marina, de acuerdo con mi Consejo de Ministros, Vengo en decretar lo siguiente:

Artículo 1.º Quedan suprimidos, con la sola excepción de los que comprende la unida nota, todos los sobresueldos, asignaciones y gratificaciones que sobre el sueldo del empleo disfruten los Jefes, Oficiales y cualesquiera otros individuos de los cuerpos, institutos y establecimientos de la Armada que ya en la Península, ya en Ultramar, sirvan destinos en tierra.

Art. 2.º Queda suprimido el abono del suplemento de sueldo que actualmente disfrutan las primeras mitades de las clases que constituyen el Cuerpo de Sanidad de la Armada.

Art. 3.º Las disposiciones del presente decreto comenzarán á regir desde 1.º de Enero de 1868.

Art. 4.º Quedan derogadas todas las órdenes, reglamentos y disposiciones anteriores que se opongan á las contenidas en este decreto.

Dado en Palacio á 27 de Noviembre de 1867.—Está rubricado de la Real mano.—El ministro de Marina, Martín Belda.

**Relacion de los sobresueldos que han de abonarse en Marina desde 1.º de Enero próximo, conforme á lo dispuesto en el Real decreto de esta fecha.**

*Cuerpo general de la Armada.*

Capitan de navío, mayor general de apostadero, 1.500 escudos anuales en Ultramar.

Idem jefe de subinspeccion de arsenal, 600 escudos anuales en la Península.

Idem comandante de arsenal de apostadero, 1.500 escudos anuales en Ultramar.

Ayudante fiscal del Tribunal Supremo de Guerra y Marina, hasta completar el sueldo de 2.400 escudos como segundo fiscal de guerra.

*Cuerpo de ingenieros.*

Capitanes de navío, Comandantes de su ramo en los arsenales de los Departamentos, 600 escudos anuales en la Península.

*Estado mayor de artillería de la Armada.*

Capitan encargado del laboratorio de mistos, 240 escudos anuales en la Península.

*Infantería de marina.*

Teniente coronel primer jefe de batallon, 400 escudos anuales en la Península.

*Cuerpo administrativo.*

Guarda-almacen general de arsenal, 300 escudos anuales en la Península y 750 en Ultramar.

Madrid 27 de Noviembre de 1867.—Belda.

*Reales órdenes.*

Concedida la asimilacion de terceros contra maestros á los prohombres de matriculas, y la de marineros á los cabos de las mismas, con los sueldos de estas plazas segun los artículos 22 y 24 del título 3.º de la vigente Ordenanza del expresado ramo, la Reina (Q. D. G.) ha

tenido á bien resolver que desde 1.º de Enero próximo disfruten los prohombres el sueldo anual de 216 escudos, y el de 102 los cabos, que son los pertenecientes á la referida clase de terceros contra maestros y á la de marineros ordinarios de primera clase con que están equiparados, consiguiéndose así una economía en favor del Tesoro público ascendente á 61.000 escudos anuales. Igualmente resuelve S. M. que los expresados sueldos se abonen en Ultramar á doble vellon.

De real órden lo digo á V. S. para su conocimiento, efectos consiguientes y á fin de que tenga presente esta innovacion al redactar los próximos presupuestos. Dios guarde á V. S. muchos años. Madrid 3 de Diciembre de 1867.—Belda.—Señor director de Contabilidad de Marina.

La Reina (Q. D. G.) continuando en procurar cuantas economías sean posibles en el presupuesto, siempre que no resulte perjuicio para el servicio, se ha dignado disponer que desde 1.º de Enero próximo cesen las gratificaciones que se abonan actualmente á los ayudantes de derrota de los buques de la Armada.

De Real órden lo digo á V. S. para que se tenga presente en la redaccion del presupuesto próximo. Dios guarde á V. S. muchos años. Madrid 3 de Diciembre de 1867.—Belda.—Señor director de Contabilidad de Marina.

Con objeto de proporcionar cuantas economías sean posibles en el presupuesto de Marina, sin que las medidas que las produzcan resulten en menoscabo del servicio, la Reina (Q. D. G.) se ha dignado resolver que desde 1.º del año próximo queden los efectos de bitácora de los buques de la Armada al cargo del contra maestre que tiene el de los pertrechos, cesando por tanto la gratificacion asignada en el presupuesto para el que respondia de los primeros citados efectos. Al mismo tiempo, y como consecuencia de esta determinacion, se ha servido disponer queden suprimidas desde igual fecha las plazas de guarda-banderas de los mismos buques, cubriéndose este cometido con los individuos de marinería que sean necesarios, los cuales disfrutarán solo el haber de su clase.

De Real órden lo digo á V. S. á fin de que se tenga presente en la redaccion del presupuesto próximo. Dios guarde á V. S. muchos años. Madrid 3 de Diciembre de 1867.—Belda.—Señor director de Contabilidad de Marina.

REFORMAS.

II.

Hace mucho tiempo que del seno mismo de la Armada surgieron dos cuestiones, á cual más importante, y que afectaban la base de su organizacion y de su modo de ser tradicional.

Entrambas cuestiones pueden concretarse en los siguientes términos:

¿Deben existir dos escalas distintas dentro del Cuerpo general de la Armada?

¿La organizacion de esta debe ser idéntica á la del Ejército?

Nos ocuparemos de esas dos cuestiones en el orden que las dejamos enunciadas.

Desde el momento en que se crearon dos escalas, la una para los oficiales que se encontrasen en completa aptitud de navegar, y la otra para los que tuvieran la desgracia de inutilizarse por heridas ó enfermedades que les imposibilitaran continuar en el servicio de los buques, ó porque el exceso de edad les impidiera soportar las constantes fatigas que se sufren en ellos, se empezó á manifestar la dualidad que debia más tarde convertirse en verdadera lucha, y acabar por destruir á una, cuando ménos, de aquellas dos escalas.

Las causas de semejante lucha no fueron otras que el amor propio de unos pocos, el egoismo de muchos, la irreflexion de todos y el desacierto de los gobernantes. La lucha en sí misma, considerada como el choque de intereses contrarios, no puede concebirse, no tiene explicacion, y era absurda además de insensata, puesto que el simple instinto de conservacion, tan propio de las corporaciones como de los seres aislados, aconsejaba la armonia entre los unos y los otros.

Pero sucede por desgracia, y esto es muy digno de llamar la atencion, que lo mismo en ciertos individuos que en determinadas colectividades, existe una falta de tino tan completa y una resistencia tan tenaz hácia todo aquello que les puede ser beneficioso, que, sin quererlo y sin pensarlo, se van despojando poco á poco de los elementos que constituyen su vitalidad, hasta caer exánimes y desprestigiados en la impotencia ó en la muerte á que les conduce sus propios desaciertos.

El Cuerpo general de la Armada es una de las corporaciones que ofrecen ese fenómeno á los ojos de todo observador atento é imparcial.

La division establecida en sus escalas obedecia á un principio de justicia, la reclamaba la equidad, la exigia el buen servicio, y era, despues de todo, útil y conveniente para la Armada misma.

La demostracion de esto es bien sencilla.

Sabido es que las naturalezas más robustas se gastan prematuramente en el mar, por el cambio constante de las condiciones climatológicas á que se las sujeta, y por las violentísimas excitaciones á

que da lugar la continúa lucha con los elementos; y sabido es tambien que la mar rechaza á todo ser que carece de fuerza, á toda complexion debilitada y valetudinaria.

El que tiene la desgracia de contraer alguna enfermedad de esas que hieren para siempre una entraña, preciso es que renuncie del todo á la vida del mar si quiere dilatar la suya por algunos años, pues si vuelve á embarcarse cuando considere calmadas sus dolencias, renacerán con doble intensidad, y no habrá hecho otra cosa que abreviar su dolorosa peregrinacion sobre la tierra.

Obligarle entonces á retirarse absolutamente del servicio, es condenarlo á la escasez y á la esterilidad cuando los recursos le son mas necesarios, y cuando sus conocimientos pudieran producir óptimos frutos; siendo además perjudicial que los destinos periciales no los desempeñen los que, teniendo aptitud para ello, no pueden, sin embargo, navegar, porque resulta un gravámen inútil para el Erario público.

A pesar de ello y de que la vida de estos Cuerpos consiste en la movilidad de sus escalafones, lo cual solo se obtiene proporcionando ventajosas salidas á sus individuos, la doble escala se combatió desde su origen por los mismos que debian interesarse en su conservacion.

La señal del ataque la dió un célebre personaje de la Armada que llegó á ser despues ministro del ramo, y no se atrevió á suprimir entonces lo que antes habia calificado de funesto, y hasta de bochornoso; probando de ese modo que sus críticas, bien fútiles por cierto, no las inspiraba la razon, sino, como decian sus contemporáneos, el resentimiento que abrigaba contra los autores de las Ordenanzas de 1802, porque se atrevieron á publicarlas sin someterlas á su prévia censura.

Este es el verdadero origen de la constancie guerra que se ha hecho á la escala de reserva.

Y en verdad que esa guerra no desmintió nunca aquel origen.

Ni un solo argumento se ha presentado por sus adversarios que hiriese al pensamiento que presidió á la creacion de aquella escala; todos los dardos que se la han dirigido han pasado por encima de ella, sin rozarla siquiera, y han ido á clavarse uno por uno en el blanco que les ofrecia la debilidad inexplicable de los que, estando llamados á extirpar de raiz las causas que producian la lucha, no han hecho mas que contemplarla indiferentes ó aumentarlas con sus desaciertos.

¿Era culpa de la institucion que se acogieran á ella los sanos en vez de los enfermos, los jóvenes en vez de los ancianos? No: la culpa era de los que así lo disponian.

Si se cometian abusos á su sombra, ¿por qué no cortar con mano fuerte esos abusos? ¿Por qué dejarlos en la impunidad para que, hábilmente explotados por los que aspiran al aniquilamiento de la Armada, llegaran á concitar los ánimos, no contra los abusos, sino contra el sistema que los cobijaba?

¿No veian que la tempestad se levantaba? ¿No oian el ruido sordo que la presagiaba? Imposible que no vieran ni oyeran lo que en todas partes se mostraba, lo que en todas partes se decia. Sí, en todas partes, esto no admite duda; alegar ignorancia seria inútil, y los que tal hicieran solo conseguirian que sus palabras se escucharan con la sonrisa de la incredulidad, ó con el gesto del desden.

Y lo más grave no consiste en que los enemigos de la Armada concitaran los ánimos en contra de la escala de reserva, sino en que por nosotros mismos se proclamara, con lastimosa irreflexion, que de un modo ó de otro, y en último resultado de un modo cualquiera, se hacia forzoso destruirla, era ya necesaria y justa su extincion.

Esto es lo grave.

Porque pedir que á los individuos que la componian se les diese el retiro por innecesarios, ó se les llevara á formar parte de la escala activa, en donde aun podian ser de entera utilidad, equivalia á confesar pública y paladinamente que, bajo cualquier aspecto que se la considere, ni responde á una necesidad, ni semejante escala tiene razon de sér.

A confesion de parte relevacion de prueba.

Despues de esto era imposible sostener por más tiempo la escala de reserva, y el señor ministro de Marina al extinguirla ha satisfecho los deseos de la opinion pública, y las exigencias de la Armada.

Inquirir ahora si la forma en que se ha decretado esa extincion es la más oportuna, ó si por el contrario habria podido hallarse otra mejor, nos parece tan ocioso é inútil como inquirir delante de un cadáver, qué género de muerte le habria ocasionado menos padecimientos.

La escala de reserva estaba muerta, y el Sr. Belda ha tenido con ella tal consideracion, que si hubiera dejado la clase de brigadieres, aunque reduciéndola mucho, para que pudieran satisfacerse las legítimas aspiraciones de los que, con buen derecho, ingresaron en esa desventurada escala, no tendria,

en nuestro juicio, un solo punto vulnerable el Real Decreto en que se dispone su extincion.

La segunda de las dos cuestiones que señalamos al principio no podemos tratarla en este artículo sin que resulte demasiado largo; la aplazamos, pues, para ocuparnos de ella en otro número con la estension que se merece.

## SOCIEDAD FILANTRÓPICA DE SALVAMENTOS MARÍTIMOS

EN VALENCIA.

Uno de los servicios que de antiguo estaban encomendados á los gremios de mareantes, era el de salvamentos marítimos á que atendian con parques de su propiedad, mediante un estipendio determinado en tarifas aprobadas por el gobierno. Constituia este uno de los ingresos de la asociacion, que no era de los más productivos; pero á cambio de otros de privilegiada naturaleza, se exigia que en todos los puertos de importancia contase el comercio con la seguridad de disponer en momentos criticos de embarcaciones valientes y bien tripuladas, de anclas y cables, de toda especie de esos pertrechos que almacenados todo el año sirven un día para salvar la vida de los tripulantes de los buques y los intereses de sus armadores.

Los gremios, justo es decirlo, han prestado en este terreno servicios que la pasion ha desconocido, pero que el tiempo se ha encargado de realzar, ahora que se echan de menos. Cuando la opinion pública se pronunció contra la existencia de aquellas sociedades, denunciando sus abusos, clamando contra sus privilegios, el ministerio de Marina hubo de manifestar que ningun interés tenia en su existencia, como no lo tiene por otros servicios que penden de su jurisdiccion, y que solo han servido para que la falta de ilustracion en asuntos marítimos, que es uno de los males de este país, haya engendrado la errónea idea de que en este departamento, con tendencias de absorcion se amalgama la antipatia á las innovaciones. Los gremios quedaron suprimidos en 1847, á condicion de que la iniciativa particular idease el modo mejor de sustituir su servicio público: los gremios se restablecieron en 1850 porque la experiencia de este período demostró que la iniciativa particular no se ocupaba de semejante cosa, y esta experiencia fué confirmada con el luto de muchas familias.

No tardaron las juntas de comercio y otras corporaciones en clamar de nuevo contra los mareantes, por más que sus privilegios hubieran quedado reducidos á la posesion en los muelles de almacenes y embarcaciones pertrechadas para acudir al socorro de los buques, exponiendo que el interés privado organizaria aquel servicio de un modo más perfecto y eficaz, y como tal era la aspiracion del ministerio de Marina, quedaron definitivamente extinguidas aquellas asociaciones por real decreto de 10 de Julio de 1864, en que se dejaba á las dichas juntas de comercio la iniciativa que habian solicitado, encareciéndoles la importancia de tomarla con toda brevedad.

El decreto fué muy aplaudido; la prensa de Madrid, más que la del litoral, precisamente porque estaba más lejos de poder apreciar las consecuencias, se mostró muy satisfecha de una concesion que desde luego suponía altamente beneficiosa para los intereses comerciales, como lo era la libertad de carga y descarga y otras disposiciones adoptadas en aquella época, que son realmente merecedoras de elogio; mas pasando á la

historia con los gremios las obligaciones impuestas por sus estatutos, nadie volvió á acordarse de su objeto.

Decimos mal: en más de una playa se han recordado con lágrimas; porque van trascurridos más de tres años en los cuales los temporales del invierno han causado siniestros numerosos, presenciados con el dolor de la impotencia por los humanitarios habitantes de la costa. Aquella iniciativa, aquellos sentimientos filantrópicos que nos hicieron creer en la creación inmediata de sociedades parecidas á las que existen en Inglaterra y Francia, cuyos blasones consisten en publicar anualmente una lista de las vidas salvadas, quedaron encerrados en el archivo con los documentos en que se ensalzaban.

Entre muchos sucesos desgraciados citaremos tan solo el temporal de Marzo de este año en el puerto de Valencia, donde perecieron 36 personas, como nueva prueba de los efectos de la imprevisión y de la falta de espíritu marítimo de nuestro país. Por otro lado, á dicho siniestro y á las escitaciones que ha repetido el ministerio de Marina van á deberse los primeros pasos de reparación en tan grave falta, y elogiarlos y estimular su ejemplo es el objeto de estas líneas, que no abogan por los gremios, como pudiera creerse por las que anteceden.

La Sociedad económica de Amigos del País de Valencia, que se distingue por sus ilustrados esfuerzos para merecer el título que lleva, afectada por las desgracias que presencié, se ha propuesto evitar su posible repetición, estableciendo una asociación filantrópica para socorro y salvamento de náufragos. A este fin, sus comisionados en la Exposición universal de París recibieron encargo de examinar cuantos objetos presentase la industria dedicados al servicio de otras instituciones semejantes, mientras la Sociedad se ocupaba en discutir los estatutos que habrían de regir tan caritativa empresa, bajo las bases de contribución voluntaria; organización de brigadas de salvamento, cuyos trabajos dirigirán las autoridades de marina; acceso á cuantos deseen asociarse y elección y nombramiento de una junta directiva que forme los presupuestos, acuerde los gastos, organice el servicio e inspeccione el material.

Tales son las noticias que hemos recibido de la localidad. Tan luego como sean más completas, daremos á conocer á nuestros lectores los estatutos de la Sociedad, sus adelantos en la organización y el inventario del parque de salvamento que reuna; pero mientras tanto anticipamos nuestro juicio, que interpreta el de todo hombre de mar.

El pensamiento de la Sociedad de Amigos del País de Valencia, es á todas luces útil, y altamente humanitario; su realización causará un gran adelanto en nuestras costumbres, pues confiando al interés individual, robustecido por la asociación, el planteamiento de las grandes mejoras, desterrará poco á poco esa preocupación arraigada hace tiempo en los pueblos acostumbrados á esperar todo del gobierno; pero para que este pensamiento sea todo lo beneficioso que debe desearse, conviene que los esfuerzos individuales vayan unidos á los que las autoridades de marina tienen el deber de prestar; esto es, debe procurarse que en la organización de brigadas de salvamento, se tengan presentes los preceptos de la legislación de marina en punto á náufragos: de este modo se armonizarán los elementos todos que han de concurrir á un mismo fin.

El art. 41, tit. VI, de las Ordenanzas de matrículas y la Real orden de 6 de Mayo de 1852, consignan que «con noticia de haber naufragado alguna embarcación en la costa, el Comandante de marina ó ayudante de distrito más próximo al paraje del fracaso, se transferirá á él, tomando las precauciones correspondientes, de acuerdo con los que tengan el encargo de sanidad, para dar sin dilación las disposiciones que permitan las circunstancias, en primer lugar, para el socorro de los náufragos, y despues para el del buque, ó bien para

que se recojan y custodien los efectos que pudiesen salvarse, á cuyo fin solicitarán de las justicias ordinarias y cabos militares todos los auxilios necesarios, embargando por su parte los barcos y gente de mar que fuese menester.»

El art. 35 del tit. X de las mismas Ordenanzas, faculta á las dichas autoridades de marina para multar conforme al grado de su culpa, «á los que, por omisión ó mera voluntariedad, dejasen de concurrir al socorro de cualquier buque nacional ó extranjero fondeado en el puerto, con los auxilios que necesitare y que todos deben prestar mutuamente en beneficio comun,» así como tambien le faculta para premiar á los que se hayan hecho acreedores á recompensa.

Por último, si el buque náufrago es extranjero, segun el Real decreto de 17 de Noviembre de 1852, deben proceder las autoridades de marina en un todo de acuerdo con el Capitan del buque y el cónsul de la nacion respectiva.

De aquí se deduce, que estas autoridades son por naturaleza las llamadas á dirigir los trabajos de las brigadas de salvamento, y que por tanto, ellas y un individuo al menos de la junta de sanidad, deben formar parte de la junta directiva de la Sociedad, en concepto de vocales natos, consignándolo en los estatutos, así como tambien el respeto de los derechos que la ley concede á los cónsules extranjeros.

Perfeccionado de este modo el pensamiento, que es digno, repetimos, de los mayores elogios, vendrá á llenar el vacío que existía desde la supresión de los gremios de mar, pero siendo mucho más estensa la esfera de acción, mayores han de ser los resultados de una empresa, cuya sola iniciativa es ya un título altamente honroso para los Amigos del País de Valencia.

Recomendamos tambien á esta el estudio del material que emplea la ROYAL NATIONAL LIFE-BEAT INSTITUTION, de esa corporación tan digna de servir de modelo en todo, sin excepcion del lema «Dios proteja á nuestros marinos,» (*God help our Men at sea*), y mayor será la satisfacción que experimentemos, cuando siguiendo tan noble ejemplo otras localidades, que estimen como la de Valencia la real orden de 23 de Marzo, veamos estenderse por nuestra costa estas asociaciones bendecidas por los navegantes y por sus familias.

Sirva tambien para su estímulo la siguiente escitación publicada por la dicha Sociedad inglesa en Abril último:

*Institucion real y nacional de botes salva-vidas.—Presidida por S. M. la Reina.—Sostenida con donativos voluntarios.*

#### ESCITACION.

La junta directiva desea hacer constar su gratitud al generoso apoyo que ha encontrado en el público inglés, mediante el cual ha podido en cinco años establecer en las costas su gran flotilla de 174 botes salva-vidas. La responsabilidad que sobre ella pesa la obliga al mismo tiempo á solicitar de sus conciudadanos que continúen viniendo en su ayuda para continuar y perpetuar esta grande obra nacional, contribuyendo á cubrir los gastos permanentes que ocasiona mantener en buen estado la dicha escuadrilla, y en instrucción práctica sus tripulaciones.

17 buques y 921 vidas se han salvado en el año pasado de 1866, por cuyos servicios se han distribuido 16 medallas de plata, 25 menciones honoríficas, y recompensas pecuniarias que ascienden á 2.172 libras esterlinas.

El número total de vidas salvadas por los botes de la Sociedad, desde su formación, es de 15.901, habiendo concedido por ellas 83 medallas de oro, 773 de plata y 24.573 libras esterlinas en premios pecuniarios.

La institucion ha empleado 167.570 libras en la adquisición de sus 174 estaciones de botes salva-vidas.

## CAPITANES DE CORBETA.

Existe en la Armada, hace ya tiempo, el deseo de que se cree una clase intermedia entre las de Teniente de navío y Capitanes de fragata, en equivalencia á la que hay establecida en el ejército, con la denominacion de Comandantes, entre la de Capitanes y la de Tenientes coroneles.

Los Tenientes de navío que se hallan destinados en la córte, están autorizados por sus compañeros para gestionar, cuando lo consideren oportuno, con el objeto de que aquel deseo se convierta en un hecho.

Hasta ahora no habian creído conveniente dar paso alguno cerca de los señores Ministros que han ido sucediéndose en el departamento de Marina, porque consideraban como un obstáculo al logro de sus pretensiones, las diferencias esenciales que existian entre la organizacion del ejército y la de la Armada; pero al ver en los Reales decretos últimamente publicados que el señor Belda tiene el propósito de que esas diferencias concluyan, han creído llegada la oportunidad que apetecian, y le han suplicado por medio de una comision, nombrada expresamente para ello, que cree la clase de *Capitanes de corbeta*.

El señor Ministro, segun se nos ha dicho, se mostró tan cortés con los oficiales que componian la comision, como complacido de que le cupiese la fortuna de contribuir á la creacion de una clase, que desde luego calificó de necesaria en el Cuerpo general de la Armada; y una vez penetrado de las razones en que la pretension se funda, les manifestó que en el caso de que la penuria del Tesoro le impida establecer inmediatamente la referida clase, llevará esa cuestion á las Córtes, é influirá cuanto pueda para que tenga un éxito satisfactorio, y tal como lo exigen el mejor servicio y la equidad, concluyendo por asegurarles que todo cuanto tienda al desarrollo de la escala activa, y á recompensar los servicios prestados en la mar, lo acogerá siempre con verdadera complacencia.

Nosotros, que consideramos la creacion de esa clase como una necesidad y un acto de justicia, nos creemos en el deber de contribuir, cuanto nos sea posible, á la realizacion de los deseos manifestados al señor Ministro, por los oficiales que le dirigieron la palabra en nombre de sus ilustrados y laboriosos compañeros.

Para ello apuntaremos, siquiera sea someramente, alguna de las razones en que la pretension se apoya, y haremos ver lo exiguo del gravámen que habria de soportar el Tesoro, si por acaso llegaran á crearse los Capitanes de corbeta.

La clase de Tenientes de navío es la que en mayor movilidad se halla, y en la que se permanece por más tiempo. Los que llegan al primer tercio de la escala ostentan ya en sus pechos, por regla general, la cruz de San Hermenegildo, y han sido varias veces Comandantes de los barcos cuyos mandos les están asignados.

Las exigencias del servicio los lleva despues á dotar como subalternos los buques mayores, y á ser por lo tanto compañeros de los mismos á quienes han tenido á sus órdenes en los que antes mandaron. Esto hace

que el antiguo respeto se quebrante, que la subordinacion se relaje, y que se perjudique el buen servicio, pues además el que ya ha sido Jefe se considera, hasta cierto punto, rebajado cuando se le convierte en subalterno.

Este es un vicio de organizacion que, aun dentro de la Armada, existe solo en el Cuerpo general, vicio que desalienta en gran manera y que ocasiona grandes daños, pues se ve con frecuencia que los más modernos de un apostadero ó de una escuadra, por el solo hecho de ser Comandantes de los buques que prestan determinados servicios ascienden á Capitanes de fragata, saltando por encima de las dos terceras partes de sus compañeros, entre los cuales suele contarse algunos que eran ya Tenientes de navío cuando los agraciados se embarcaron por primera vez.

Nada de esto podria suceder si se estableciera la clase de Capitanes de corbeta, pues prestando entonces sus servicios como segundos ó primeros Comandantes de los buques, siempre serian Jefes de aquellos á quienes una vez mandaron, y no se verian nunca postergados en la forma que lo han sido hasta aquí.

El aumento que sufririan los presupuestos quedaria reducido, como demostraremos en el próximo número, á unos 24.000 escudos anuales; cantidad bien exígua por cierto si se atiende á las grandes economías que ha introducido en su departamento el señor Ministro de Marina, y que no merece, por lo tanto, servir de obstáculo á la creacion de una clase reconocida ya por todos como necesaria.

Mucho tendrá que agradecerle la Armada al Sr. Belda si llega á realizar las antiguas aspiraciones de los Tenientes de navío, fundadas, ahora más que nunca, en rectos principios de equidad y justicia.

## EL VASCO NUÑEZ DE BALBOA

EN SAN-THOMAS.

Aun cuando creemos que ya conocerán nuestros lectores el importante documento que á continuacion insertamos, no queremos privarnos de la satisfaccion, más aun, del orgullo de publicarlo en las columnas de LA MARINA ESPAÑOLA, consagradas al desarrollo de los cuantiosos intereses marítimos que existen en este país, y á dar á conocer los grandes servicios y los notables hechos con que le enaltecen sus hombres de mar, sus inteligentes y bizarros marinos.

No tributaremos ni un solo elogio á la brillante dotacion del *Vasco*, porque todas las frases que para ello empleáramos en esta ocasion, habrian de parecernos frias y descoloridas; lo único que deseamos es, que si estos renglones llega á leerlos el digno Comandante del vapor, el Sr. TUDELA, nuestro antiguo y querido compañero, que tan alto ha puesto en San-Thomas el buen nombre de los marinos españoles, felicite en el nuestro á todos sus subordinados, y les asegure que el servicio que han tenido la suerte de prestar á la patria, conservándole uno de los barcos que componen la Ar-

mada, nos produce tanto entusiasmo como noble envidia.

Ahora rogamos á nuestros suscritores que lean el parte del Sr. TODELA, y que cuando concluyan de leerlo nos dispensen un sencillo favor; el de reflexionar con calma si es justo escalar en tierra los medios de vivir con cierta holgura, cuando á ella los trae las enfermedades ó el turno en los destinos, á los que tales servicios prestan á la patria y hacen tamaños sacrificios por los intereses del Estado:

«COMANDANCIA GENERAL DE MARINA DEL APOSTADERO DE LA HABANA.—Comandancia principal de marina de la provincia de Puerto-Rico.—Excmo. Sr.: El Comandante de vapor de S. M., *Vasco Núñez de Balboa*, con fecha 2 del actual, me dice lo siguiente: Cumpliendo con lo que se sirvió V. S. prevenirme en su oficio del 25 del mes próximo pasado, salí de este puerto á las seis de la mañana del día 28, dirigiéndome al de San-Thomas, donde fondeé á las tres y media de la tarde. A las cinco vino á bordo el cónsul interino de España en dicho punto, y convine con él en ir á saludar al gobernador de aquella población á las doce del día siguiente. El día 29 amaneció achubascado por el N. E.; pero ni el barómetro ni el cariz anunciaban tempestad, y me persuadí que teníamos un brisote pardo ó que íbamos á experimentar el primer N. de la estación. A las once se fondeó la segunda ancla porque los chubascos venían frescachones, y á las once y media me fui á tierra para hacer mi visita oficial; pero por un rasgo de prevision que no me esplico, dejé recomendado que se calase, se echase arriba la tercera ancla y se encendiese la máquina, si, lo que no esperaba, se ponía el tiempo peor; encargando á la vez que así que comiese la gente envasen el bote por mí. Cuando llegué á la oficina del cónsul me dijeron que este había ido á almorzar y que pronto volvería, por lo que me decidí á esperarle.

A eso de medio día empezó el viento á rolar al N. y observé que bajaba mucho un excelente barómetro que había en dicha oficina, por cuya razon empecé á impacientarme; y viendo que el cónsul no parecía, me fui al muelle en busca de cualquier bote y no pude encontrar ninguno. A los pocos minutos el viento estaba al O. y fué arreciando gradualmente hasta el punto que á eso de la una soplaban con furia y habían zozobrado ya una porcion de buques costeros y hecho garrar á muchos de gran porte. No intentaré expresar mi ansiedad al verme en tierra cuando soplaban un huracan, ni al ver descender el barómetro hasta 28 20 c/m., ni al no encontrar ningun medio para trasladarme á bordo; pero en el muelle, agarrado á unos postes, y pasando sobre mí cuanto impelia el viento, llamaba á cuanta embarcacion pasaba arrebatada por el huracan, sabiendo sin embargo que no podian ni oirme ni atenderme: hubo un momento en que tuve esperanzas de poder venir á bordo, y fué cuando cerca del muelle pasó una lancha de vapor á la que grité desesperadamente ofreciéndola cuanto quisiera; pero sin duda no me oyeron, ó no pudieron maniobrar para tomarme á bordo.

Mientras tanto, miraba hácia este vapor y sentía que se dilataba mi pecho cuando lograba distinguir que tenía su arboladura intacta y que se aguantaba sobre sus amarras. Seria la una y media cuando el viento calmó al O. casi de repente, y comprendí que el vórtice del huracan pasaba sobre nosotros, y que debía saltar de un momento á otro de la parte opuesta, mas tremendo y mas horrible. Aprovechando esta bonanza y la creencia en que estaban en tierra de que el huracan había terminado completamente, pude conseguir que dos hombres echasen al agua un botecito y que seducidos por mis ofertas me trajesen á bordo. Durante el trayecto temia ver á cada paso saltar el huracan por el E. y que me impidiese situarme en mi puesto. Ya estaba cerca de este buque cuando empezaron á sentir-

se algunas fugadas del E. y me seria imposible dar una idea de la alegría que sentí al pisar su portalon. Me dirigí en el acto al puente y encontré que estábamos con la proa al E. N. E., con la máquina lista para funcionar, una fragata atracada por babor, y un bergantín por estribor, con el bauprés partido por el branque á consecuencia de haber estado atravesada por la proa dicha fragata, con el ancla de babor perdida por la misma causa, con las vergas mayores abajo, y alistando las vergas y masteleros de gavia para echarlas á cubierta, con la tercera ancla preparada para echarla de la bodega al castillo, y con la única que teníamos fuera suspendida para salir avante con la máquina, á fondearnos en un paraje donde estuviéramos libres de nuevos aborrajados.

En vista de esto comprendí que durante mi ausencia de á bordo no había hecho falta, y que se había maniobrado con la más superior inteligencia y actividad por el segundo Comandante de este buque, el Teniente de navío D. Salvador Carvia, por el Oficial de guardia Alferrez de navío D. Rafael Patero y Chacon, y por todos los demás Oficiales y clases del buque. No tuve tiempo más que para hacerme cargo rápidamente de la situacion de este vapor, pues no había transcurrido quizás un momento desde que me encontraba en el puente, cuando estando dando avance para buscar un fondeadero más despejado, rompió el viento por el E. con una impetuosidad superior á toda ponderacion: apenas pude andar un cumplido de barco á toda máquina con 44 pulgadas de presion, y tuve que dar fondo á la única ancla que tenía disponible, con la cual y la máquina conseguí aguantarme sin ir para atrás.

Nada iguala á la furia con que soplaban el viento: los buques más poderosos zozobraban á su impulso como débiles botes, y los que quedaban á flote, faltos de amarras, se destrozaban unos con otros y se sumergian ó iban á embarrancar. En el puente me creí muchas veces arrebatado por el viento; pero el afán de salvar mi buque me dió fuerzas para sostenerme constantemente en él. Comprendiendo la imposibilidad de maniobrar en los palos, intenté hacerme oír de la gente que había en ellos para que se bajase á cubierta, pero inútilmente; veía muchos buques desmantelados y esperaba cada momento ver caer la arboladura de este vapor, pues el viento venia del E. arrasando cuanto encontraba y no había nada que resistiese á su violencia. Hacía 20 minutos que dicho viento soplaban, cuando empezando por el mastelero de gavia nos llevó toda la arboladura, arrastrando en su caída á un hombre que había en el palo trinquete y cinco en el palo mayor; de estos seis hombres cayeron cuatro en cubierta sin recibir gran daño, pero los dos gavieros mayores fueron al agua y desaparecieron. Triste espectáculo ofrecia este vapor en aquellos instantes: el viento rugia horrorosamente, el agua del cielo y del mar nos envolvía en enormes masas azotándonos de una manera irresistible; el palo mayor en su caída rompió con la cola la cubierta á popa, á estribor y el bao por donde corrían las guías de las pastecas de la caña del timon, dejando esta sin poder girar más que un poco á babor; el palo bauprés estaba colgando á la misma banda sobre su trinca, y el palo trinquete rompió el puente tambien á babor con la cola, y nos imposibilitó poder emplear el cabestrante y sacar la tercera ancla de la bodega por cubrir la escotilla; el costado de babor y la popa estaban obstruidos con nuestras vergas, velas y jarcias; los botes habían desaparecido; los pescantes de estos estaban uno roto y otros doblados, y las balayolas y algunos barraganetes destrozados; pero se aguantaba siempre proa al viento sin ir para atrás. Serian las tres y tres cuartos cuando saltó la única ancla que nos aguantaba, y me encontré sin tener ninguna otra disponible y sin poder dar la direccion conveniente al barco por la imposibilidad de mover la caña del timon.

En aquellos momentos llegué á desconfiar de salvarlo, no obstante de que el viento había empezado á disminuir de indensidad, y anduve errante por el puerto, dando

avante ó atrás por entre una multitud de buques tum- bados, buscando algo á donde asirme y experimentando durante dos horas la mayor ansiedad; pues por gober- nar el buque mal sobre estribor y no efectuarlo de nin- guna manera sobre babor, me creí perdido más de una vez. Despues de haberme amarrado dos veces á distin- tos muertos y de haberme quedado otras dos veces des- amarrado por falta de calabotes, logré al fin quedar sujeto antes de anoecer á un tercer muerto, y como ya entonces se podia barquear, dí tambien amarras á tierra y aseguré completamente este buque.

La máquina no espermentó ninguna avería; pero de los muchos restos del desarbolo que colgaban del cos- tado, y de los de tantos buques como estaban zozobra- dos en el puerto, envolvió la rueda de babor tal canti- dad de ellos, que desmintió el bao del tambor donde apoya el extremo de su eje y lo partió de arriba abajo, dando lugar á que dicho extremo del eje se saliese de la chumacera y quedase la rueda sujeta solamente por la parte interior, y el palo trinquete abolló al caer la chi- mena de proa, siendo extraño que no la echase comple- tamente abajo, pues todas las jarcias de estribor que- daron trabajando sobre ella.

Mientras anduve por el puerto en busca de un objeto donde asegurar el buque, se tuvo el mayor cuidado en ver si encontrábamos algun náufrago á quien poder salvar; pero ni sobre los barcos destrozados ni sobre la multitud de despojos de estos que flotaban, vimos á ninguno; solo se salvaron á bordo 10 hombres de los dos buques que nos abordaron cuando el huracan so- plaba del O., y los dos individuos que me trajeron de tierra, y que perdieron su bote.

Debo referir á V. S. un rasgo del segundo Coman- dante de este vapor, que demuestra las brillantes dotes que le distinguen. Cuando durante la primera parte del huracan se atravesó por la proa la fragata que nos desarboló del bauprés é hizo que faltase una de las ca- denas, la gente se cobijó debajo del puente por el ries- go inminente de que la arboladura de dicho buque, ca- yendo sobre cubierta, la cogiese debajo; pero como de estar inactivos nuestra pérdida hubiera sido segura, porque aun no habia vapor levantado y no podia em- plearse la máquina, este intrépido Oficial se dirigió á la tripulacion y con enérgicas frases, adecuadas á tan azarosas circunstancias, reanimó su espíritu y la entusias- mó tanto al grito de *viva la Reina!* que todos los hom- bres de á bordo se lanzaron á la referida fragata hacha en mano, y haciendo esfuerzos increíbles lograron zar- farla de la proa y hacerla correr por el costado.

En esta ocasion se distinguió por su arrojo el Alférez de navio D. Vicente Mestre, que armado con hachuela de abordaje fué el primero que saltó á bordo del buque citado, y contribuyó poderosamente con su ejemplo á la salvacion de este vapor. El mismo Oficial salió con un bote con cinco hombres á recoger náufragos de los buques zozobrados, durante el recalmon del huracan, y ya tenia dicha embarcacion llena de ellos cuando sal- tando el horroroso viento del E. lo hizo naufragar, sal- vándose milagrosamente solo con el Marinero ordinario de segunda clase Francisco Javier Corona, despues de cuatro horas de angustiosa lucha.

Las pérdidas personales ocurridas en esta dotacion durante el huracan han sido de siete hombres, y consis- tieron en los dos gavieros del palo mayor de que dejo hecha mencion, en cuatro marineros de los que salie- ron en el bote á recoger náufragos y de un soldado que quedó irremediamente en el bergantin que nos abordó por estribor cuando lo logramos desatracar, y cuyo buque zozobró despues sucumbiendo cuantos hombres habia en él.

He tenido el mayor cuidado en recoger á las citadas victimas, que salieron todas á flor de agua en la maña- na del 31, y se les dió sepultura cristiana por el cape- llan de este vapor. Todos los Oficiales de guerra, Mayo- res y Guardias marinas se condujeron en las difíciles

circunstancias que dejo enumeradas con insuperable valor, con la mayor abnegacion y con estremada sere- nidad, y todos ellos á porfia cumplieron con admirable inteligencia y prontitud cuantas órdenes les comunica- ba, por cuya razon seria agraviarlos á todos si recomen- dase en particular á alguno.

Todas las demás clases del buque, como Maquinistas, Sargento, Maestranza y Práctico de costas, se condu- jeron tambien admirablemente, y todos, sin escepcion, se excedieron con mucho á los deberes de su empleo.

La tropa y marinería dieron en el inolvidable dia del huracan infinitas pruebas de bravura, y demostraron una vez más todo lo que valen nuestros marinos y nuestros soldados.

No puedo tener más que elogios para todos, por más que haya algunos, como los que estaban en los palos cuando se vinieron abajo, los que con riesgo de su vida lograron por tres veces amarrar el buque á los muer- tos, y alguno que otro mas, que tuvieron la suerte de distinguirse, que considero acreedores á ser recom- pensados.

Hasta el dia de ayer estuvimos en San-Thómas po- niendo en órden la cubierta, recogiendo los despojos de nuestros palos y botes y reforzando el bao roto del tambor de babor, despues de haber logrado que el eje descansase sobre él; y esta mañana á las seis, com- prendiendo que mi mision habia terminado en dicho puerto, sali de él, dirigiéndome á esta capital, donde he fondeado á las dos y tres cuartos de la tarde, deseando que esta resolucion merezca la superior aprobacion de V. S.»

Lo que tengo el honor de trasladar á V. E., acompa- ñándole un extracto del periodo seguido por el huracan de que se hace mérito en esta comunicacion, en el puerto de San-Thómas y en los puntos de esta isla, para que si se digna trasladarlo á quien corresponda, sirva de da- tos para esclarecer más la teoria de los huracanes; aun cuando esta descripcion sea imperfecta como emanada de las únicas noticias oficiales que he recibido, y no han sido tan extensas y prolijas como el asunto re- quiere.

Al mismo tiempo debo llamar la atencion de V. E. so- bre el heróico comportamiento del Comandante del va- por *Vasco Nuñez de Balboa*, á cuya serenidad, intrepidez, celo y pericia marinera se debe la salvacion del buque, secundado dignamente por los valientes segundo Co- mandante, Oficiales y bizarra dotacion, considerándolos acreedores á la munificencia de S. M., que tan justa- mente sabe apreciar el mérito y abnegacion de sus fieles servidores.

Dios guarde á V. E. muchos años. Puerto-Rico 6 de Noviembre de 1867.—Excmo. Sr.—Romualdo Martinez Viñalet.—Excmo. Sr. Comandante general de Marina del apostadero de la Habana.—Es copia.—Chacon.»

La mucha extension de las disposiciones publicadas en la *Gaceta* del dia 3, nos ha impedido insertarlas todas en este número: en el próximo publicaremos los Reales Decretos que se refieren al Cuerpo Administrativo y al de Sanidad de la Armada.

Editor responsable, D. RICARDO CABALLERO.

MADRID.—1867.

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



## SECCION DE NOTICIAS.

### Resoluciones adoptadas por el ministerio de Marina.

#### DIRECCION DE ARMAMENTOS.

- En 23 de Noviembre. Disponiendo se escluya el casco del cañonero *Mindoro* y se proceda á reemplazarlo en el arsenal de Cavite, con otro de madera.
- En 25 de idem. . . . . Idem que se escluya y sea dada de baja en la Armada, por su inutilidad, la urca *Marigalante*.

#### DIRECCION DE ARTILLERÍA É INFANTERÍA.

- En 26 de Noviembre. Autorizando á los individuos de infantería de marina que se encuentran en espectacion de pase á la segunda reserva, para cambiar de residencia, siempre que lo pidan por conducto de sus jefes.

#### DIRECCION DE CONTABILIDAD.

- En 25 de Noviembre. Adjudicando el suministro de viveres y bastimento del apostadero de la Habana, á D. Anselmo Gonzalez del Valle, que hizo rebaja de 40 <sup>1</sup>/<sub>4</sub> por 100.
- En 6 de Diciembre. Declarando Comisarios de guerra de segunda clase á los Sub-comisarios de anterior organizacion D. Francisco Huguet, D. Luis Perinat, D. José Franco á Alcalá, don José Espin, D. Vicente Reguera, D. Rafael Martinez Illescas, don Manuel Figueroa, D. Ricardo Galtier, D. Joaquin Maria Aranda, D. Pedro Suarez, D. José María Padriñan, D. José María Arjona, don

Aureliano Cañellas, D. Juan Espin, D. Antonio Ruiz de Alcalá, don Marcelino Martinez y D. Francisco Javier Lopez del Castillo.

- En idem. . . . . Idem en situacion de reemplazo á los Comisarios de guerra de primera clase D. Manuel de la Cuadra, D. Antonio de Murcia, D. José Duelo, D. Francisco Espin, D. César Argüelles, D. Jacinto Belando y D. José María Sevilla; los Sub-comisarios de la anterior organizacion D. Francisco Cabanellas, don José María Pajares, D. Francisco Velez Calderon, D. José Acevedo, D. José de Mora, D. Manuel Velez Calderon, D. Lorenzo Arévalo, don Francisco de Paula Barnadas, don Eduardo Briant, D. Teodoro Quirós, D. Ramon Martinez Illescas, D. Manuel Martin, D. Cristóbal Muñoz, D. Honorio de Madariaga y D. Antonio Retamar, y los Oficiales primeros D. Federico Crespo, don Manuel Charavignach, D. Manuel Gorritis, D. Francisco de Madariaga, D. Joaquin Arroyo, D. Santiago Ravel y D. Francisco Cellier.
- En idem. . . . . Concede gracia de aspirantes á D. Mariano Rodriguez, D. Carlos Godino y D. Carlos Maestre.
- En 40 de idem. . . . . Concede el retiro del servicio con los honores de Intendente de Marina, accediendo á su solicitud, al Comisario ordenador de primera clase D. Alejo Gutierrez de Rubalcaba y Prado.

El lunes pasado salió de Cádiz, para Manila, la urca *Santa María*, escuela de Guardias Marinas.