

LA MARINA ESPAÑOLA

PERIÓDICO DE CIENCIAS É INTERESES MARÍTIMOS.

Número 9.º

CONDICIONES DE LA SUSCRICION.

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

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

MADRID.

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

LA MARINA ESPAÑOLA

PERIÓDICO DE CIENCIAS É INTERESES MARÍTIMOS.

Año I.

Madrid 24 de Diciembre de 1867.

Núm. 9.º

CAUSAS QUE HAN IMPEDIDO

el pronto desarrollo de la Armada (1).

IV.

Muchas é importantísimas trasformaciones ha experimentado en estos últimos tiempos el armamento de los buques.

La artillería, que representó el principal papel en los combates marítimos del primer tercio de este siglo, solo alcanzaba entonces á los calibres de 24 y 36.

El sistema Peixhan, que introdujo en los buques el uso de bomberos de grueso calibre, arrojando proyectiles huecos rellenos de pólvora, aumentó la superioridad del ataque sobre la resistencia en términos que, visto el desastre de los turcos en Sinope, llegó á considerarse imposible que los navíos se presentasen ante las fortalezas ó baterías de tierra sin ser destruidos inmediatamente, y aun los combates de buque á buque parecieron problemáticos, á causa de la rapidez con que mutuamente debían aniquilarse.

Los blindajes hicieron desaparecer esta superioridad: los proyectiles huecos se estrellaban impotentes contra los costados, y los papeles cambiaron. Se intentó recobrar para la artillería el valor relativo que habia perdido; salió á luz el cañon rayado que aumentaba en grandes proporciones los efectos desastrosos de las piezas montadas á bordo; se mejoraron las condiciones de alcance y exactitud en el tiro; duplicáronse los pesos de los proyectiles huecos; aumentáronse hasta el triplo los de los sólidos, dándoles distinta forma y las planchas fueron penetradas y rotas; y hé aquí cómo nació la lucha, que aun presenciarnos sin poder calcular su limite, entre las fuerzas ofensiva y defensiva; entre el cañon y el costado revestido de hierro.

Ni las esperiencias fallidas, ni las inmensas difi-

cultades, ni el gasto fabuloso que esa lucha causaba, han conseguido detenerla.

El espesor de las planchas de blindaje ha ido creciendo desde 8 centímetros á 11 y 12, 15 y 18, 20 y 24, mientras los cañones ascendian en peso desde 4 y 5 toneladas á 8, 14, 20 y aun más, y sus proyectiles desde 15 ó 20 kilogramos á 75, 150, 200 y 300.

La administracion de nuestra Marina ha seguido paso á paso las vicisitudes del empeño, estudiando cautelosa en los experimentos de otras; desconfiando de los resultados hasta verlos sancionados por la práctica; no adoptando ninguna innovacion que no ofreciera segura garantía. Este sistema ha podido librarla de los gastos inútiles hechos en inmensa proporecion por las demás, para ensayar infinito número de proyectos inadmisibles; pero ha sido impotente para librarla de las consecuencias de una revolucion tan radical en las escuadras.

Y aun no hemos especificado todas las consecuencias que ha producido tan violento cambio.

Si la industria nacional alcanzara la altura y desarrollo necesarios para fabricar, con todos sus accesorios, las nuevas ciudadelas flotantes, el mal, siempre sensible, seria menor, pues que la construccion alimentaria esa misma industria, ocuparia los brazos y daria circulacion al numerario con gran provecho del país. Mas esta industria, que escasamente atendia á las construcciones navales de madera, es nula en absoluto para la de hierros, y aun la de los establecimientos del Estado carece de elementos para forjar blindajes y fundir cañones, pasando por lo tanto al extranjero las sumas de su importe.

Hemos trazado á grandes rasgos las causas principales que han ejercido su funestísima influencia contra el desarrollo de nuestro material marítimo, y aun pudiéramos indicar otras muchas que omitimos por la índole especial de esta clase de publicaciones, opuesta en cierto modo á trabajos extensos; pero no podemos prescindir de señalar una

(1) Véanse los números 2.º, 3.º y 5.º

muy importante, y para nosotros en extremo sensible.

Esa causa consiste en la indiferencia, ó quizá, antipatía, con que se miran en este país las cosas de mar, fenómeno que en vano han procurado explicar y combatir escritores de nota, y que nosotros lamentamos con toda nuestra alma.

Todas y cada una de esas distintas causas han ocasionado la esterilidad de los sacrificios que la nación ha hecho, y á probar esto se dirigirán nuestras consideraciones en el próximo artículo.

C. F.

ÚLTIMA NOTICIA DEL NAVÍO SAN TELMO.

Nadie en la generacion presente, que tenga contacto con la marina española, ignora la espantosa catástrofe del navío *San Telmo*, allá por el año de 1819: la suerte de aquel desgraciado bajel, envuelta en las sombras del mas profundo misterio, ha hecho erizarse el pelo en millares de cabezas al oír por vez primera el relato terrorífico de la desaparicion del *Telmo*, supuesta juiciosamente en medio de las eternas y densas nieblas del mar polar antártico, y acaecida en sus noches glaciales y sin fin. ¡Horrible debió ser el suceso que llenó de luto á mas de mil familias: horrible debió ser la agonía de los que con el *Telmo* hallaron el término de su peregrinacion por esta vida en las ignotas tierras antárticas, ó en las procelosas montañas líquidas del imponente Cabo de Hornos! La duda de su siniestro no cabe; cuarenta y ocho años hace que la fragata mercante *Preciosa Mariana* lo vió por última vez al pálido fulgor de un relámpago, en una noche de desencadenado temporal; pero cabe, mejor dicho, la hubo siempre sobre los detalles de su pérdida.

¿Se perdió el *San Telmo* en las inhospitalarias rocas del Hornos, en las desiertas islas de Diego-Ramirez, ó se hundió con sus mil tripulantes en las heladas aguas del Cabo? Se ignoraba. ¿Qué ha sido del *San Telmo*? Esta pregunta se han hecho durante cuarenta y ocho años los que se han ocupado del trágico fin de aquel, sin obtener otra contestacion que alguna conjetura ó un silencio glacial: la certeza de su pérdida era indisputable, interesantísimo debían ser sus tristes pormenores.

Después del larguísimo plazo trascurrido desde que se dió de baja al navío *San Telmo* en las listas de la Armada, y cuando todo hacia presumir que su pérdida continuaria siendo un arcano impenetrable, dispuso la Providencia que de la mas completa oscuridad brotara de repente un rayo de luz que iluminara aquel cuadro, y nos permitiera distinguir con suficiente claridad su ignorado fin: verdad es que no conocemos, por desgracia, los interesantes detalles del último día del *Telmo*, pero afortunadamente podemos ya satisfacer ese anhelo, ese deseo de cuarenta y ocho años.

A nuestro entrañable amigo y querido compañero el Brigadier de la Armada D. Carlos Valcárcel, debemos

hoy el relato de inestimable precio, que ha permitido conocer á punto fijo el dramático siniestro del *San Telmo*. Por causas ajenas á su decidida voluntad, no pudo hacer uso hasta hoy de esa preciosa noticia que estamos segurísimos escitará el mayor interés.

Dejemos, pues, hablar á Valcárcel; su Memoria y sus apuntes están impregnados de tal colorido, que parecería pálido cuanto nosotros escribiésemos.

«Me embarqué en Cadiz, dice Valcárcel, en el vapor *Europa*, capitan Carbonell, en Febrero de 1860, con objeto de pasar á la Habana: en el atropellado movimiento que se experimenta en las cámaras del pasaje en los primeros instantes de partir un buque, no me fué posible fijar la atencion en quiénes iban á ser mis compañeros de viaje; solo sí me hallé al lado del malogrado Brigadier Arévalo, lo que me halagó en extremo. Sin embargo, al oír una vivísima discusion del Capitan con un anciano valetudinario, que apoyado en una niña, trataba de interesar á aquel para que le admitiese á bordo, fijamos Arévalo y yo nuestra atencion, y oímos al anciano que rogaba, y á la jóven que, con lágrimas de profundo pesar, pedía ardientemente que se la dejase emprender su proyectado viaje á la Habana para reunirse á su familia; el Capitan replicaba con insistencia que el aspecto casi cadavérico del anciano y su evidente gravísimo estado presagiaban una desgracia, que si para ambos era irreparable, para la expedicion era una gran dificultad: unos y otros argumentaban sin fruto, y entonces, validos Arévalo y yo de nuestro anterior conocimiento con Carbonell, intervinimos en obsequio de aquel pobre señor y de su afligida hija, que apenas rayaba en los 46 años. Transigimos, pues, la cuestion aplazándola para Tenerife y emprendimos el viaje con próspera fortuna. D. Francisco Martínez de la Rosa fué el nombre con que nos ofreció su amistad y agradecimiento el anciano; olvidóse el incidente, y al llegar á las Canarias, lejos de tener que quedarse en tierra, habia recuperado fuerzas y gran parte de su salud. Alojaba yo en un camarote inmediato al del señor Martínez, con quien encontraba un verdadero placer en hablar, pues que se hallaba dotado de gran instruccion y habia viajado mucho y con provecho.

Una mañana que, como todas las del pasajero en la mar, corria lánguida, hablábamos con el Sr. Martínez de la Rosa, recordando el multitud de sucesos en la América del Sur, en los que habian jugado sus amigos de entonces, D. José y D. Manuel Quesada, los hermanos Bocalán y otros jefes de la Armada, lo que daba más interés á su relato. D. Antonio Arévalo y yo, incidentalmente, hicimos referencia á la suerte del *Telmo*, y al indicar las dudas que sobre ella se tenian, el Sr. Martínez, con gran sorpresa nuestra, se quedó silencioso, fija su mirada y con la fisonomia expresando una ansiedad indecible: volvió á insistir Arévalo en que la última noticia del *Telmo* fué la dada por la preciosa *Mariana*; repitió que tal vez fuese él el último que el 14 de Mayo de 1819 pisó las tablas del navío y abrazó al infortunado Porlier, Comandante del *Telmo*, y á sus Oficiales, víctimas de su pundonor. A esto, y redoblando nuestra sorpresa, con voz pausada y enérgico ademan, salió de su estupor el grave anciano, diciendo: «No señor; hay

quien en el año de 1821 ha pisado nuevamente las tablas del *San Telmo*.» Mudos nosotros ante esta revelación, esperamos que nos aclarara su sentido. Efectivamente, á poco tomó de nuevo la palabra y nos hizo una bien coordinada relación del viaje que en el citado año de 1821 emprendió desde el Callao de Lima á Europa en un buque italiano; añadiendo que ya en las aguas del Cabo de Hornos y bien distantes de él al Sur, encontraron un tiempo bellissimo, raro en aquellas latitudes. Al amanecer de una tranquila mañana creyeron de repente avistar tierra, con alta sorpresa de todos; pero á poco y al salir el sol vieron que era una enorme banca de nieve sumamente próxima; el tiempo, cada vez más sereno y bonancible, se declaró por una calma absoluta, y la mar estaba llana como un lago. Uno de los marineros, subido á la cruceta, cantó un bulto sobre la nieve, cuya noticia excitó la curiosidad de todos, y momentos después reconocieron la exactitud del marinero, viendo todos el extraño bulto: aprovechando las circunstancias del tiempo, que convidaba á ello, el Capitán, arriando un bote que se tripuló convenientemente, y en el que iba el Sr. de Martínez, le condujo al objeto en cuestión. Al acercarse conocieron que era un casco de buque; mas cerca ya, distinguieron que el casco era un navío: palpitantes sus corazones de emoción, se acercaron mas, atracaron casi y leyeron en grandes letras blancas de realce, bajo su coronamiento, *San Telmo*...; ya en la banca, abordaron á aquel inmenso mausoleo, cuyo aspecto heló la sangre en las venas de todos.... multitud de cadáveres, perfectísimamente conservados á causa de su sudario de hielo, poblaban sus baterías, cámaras, etcétera, y recordaba el Sr. Martínez haber visto en la cámara del Comandante un Oficial sentado, que aun conservaba apretado en una mano un papel en que se leían algunas palabras: deterioro y ruina por do quier, y un silencio que nada interrumpía, aumentaban la angustiosa impresión de los que habían abordado al *San Telmo*, que fué abandonado por ellos, no sin haber recogido cada uno una reliquia de aquella hecatombe. El tiempo se entabló, y el buque italiano continuó á Europa, trayendo la última noticia del navio *San Telmo*. . .

Continúa Valcárcel espresando minuciosamente en sus apuntes, que una vez en la Habana, el venerable anciano Martínez de la Rosa, le ofreció legarle, como un testimonio de su agradecimiento al vivo interés con que en Cádiz abogó porque se le permitiese ir en el *Europa*, las reliquias recogidas en el *Telmo*, una colección de apuntes; y finalmente, el borrador de la Memoria redactada el año mismo de 1821, relativa al suceso, que dirigió á su amigo D. Agustín Bocalán, con encargo de presentarla al gobierno.

Poco tardó Valcárcel en entrar en pleno derecho á tal legado, pues á cortísimo plazo de este ofrecimiento, se le presentó en Matanzas un hijo del ya difunto D. Francisco Martínez, ratificándole la última voluntad del anciano. No acierta el Sr. Valcárcel á darse cuenta del por qué no se ha llevado aun á efecto aquella voluntad, y esto le ha impedido hasta hoy, esperando mas detallados pormenores, hacer público un aconteci-

miento que tan alto interés inspira. Pero su cariñosa galantería, cediendo á nuestras instancias, nos ha permitido, con gran satisfacción de nuestra parte, poder, por medio de un periódico esencialmente ocupado de los intereses de la marina, publicar en él estos detalles que darán lugar, por el interés que entrañan, á suponer, con probabilidades de acierto, la malaventurada suerte que tuvieron, día por día, hora por hora, los desgraciados víctimas del *Telmo*.

Por largo espacio de años y en esas tierras polares que se llaman islas de Clarence, King-George ó Livingstone, que más bien que tierras son eternas agrupaciones de bancas de hielo, habrá detenido la mano de la Providencia el frío dique donde acabó sus días el *Telmo*; allí tal vez se encuentre hoy más de una huella de ese espectro, foco de la más inmensa agonía que registran los anales del mar. Las probabilidades de salvación debieron ser tan débiles para los tripulantes del *Telmo* al embarrancar en el hielo, que prefirieran esperar un momento oportuno, á intentar medio alguno de salir de él, y entonces sin duda les fué sorprendiendo ese último sueño que duermen los ateridos.

Si como resultado de estos renglones alguna otra inesperada nueva viene á confirmar ó á rectificar lo narrado, prestando nueva luz á tan oscuro fondo, creemos haber llenado el objeto que nos propusimos al publicar en la prensa la interesante última noticia del navio *San Telmo*, que nos induce á impetrar del señor Ministro de Marina, que, poniendo en juego la autoridad de su elevada posición, determine que por el Comandante general del apostadero de la Habana, donde se presume reside la familia del Sr. Martínez de la Rosa; por las dependencias de Marina y por nuestro Representante en Florencia, se hagan investigaciones para encontrar tanto el original de la referida Memoria, que deberá existir entre los papeles del difunto Sr. Bocalán, los objetos extraídos del *Telmo* y la confirmación de esta noticia; si existiese aun alguno de los tripulantes del buque italiano, que trasportó al Sr. Martínez de la Rosa, y que fundadamente se supone que debió ser un bergantín.

J. R. D.

PUERTO DE SANTANDER.

Hemos leído en un periódico de provincia que por el Ministerio de Fomento se ha preguntado cuáles son las obras más urgentes para la construcción de la dársena proyectada en el puerto de la Coruña, y que se ha consignado un millón de reales para que desde luego se emprendan las del edificio que ha de destinarse á museo y biblioteca.

Sin desconocer nosotros la utilidad de tales obras y la conveniencia de que en todas las poblaciones importantes existan esos edificios en que se refleja la cultura y el adelanto de los pueblos, no podemos menos de manifestar el disgusto que nos ha causado la disposición á que nos hemos referido, pues creemos que en estos tiempos de estricta economía y de miseria gene-

ral, las obras que el gobierno emprenda deben llevar el doble sello de la utilidad y de la urgencia.

Si únicamente se tratara de remediar las necesidades de tal ó cual provincia que hubiese sufrido una calamidad extraordinaria, comprenderíamos que, á pesar de la penuria del Erario, se procediera á la edificación de museos, bibliotecas y demas edificios de esta clase, siempre que no quedase en la provincia ninguna otra obra absolutamente indispensable que llevar á cabo; y tampoco nos extrañaría, si se tratase de acudir en auxilio de todas las provincias para que á todas partes alcanzasen los beneficios del gobierno, que se emprendiera en la de la Coruña la construcción de la dársena que reclama su puerto, y cuya conveniencia nosotros somos los primeros en reconocer.

Pero como de nada de esto se trata, desgraciadamente, porque la calamidad es general y el Tesoro público no puede remediar tantas necesidades, nos ha producido verdadera extrañeza que al tratarse de invertir un millon en una obra necesaria y urgente, se haya calificado de tal la construcción de un museo ó de una dársena en un puerto como el de la Coruña, en donde, si bien es necesaria, no lo es tanto por su situación respecto á las rias de Ferrol, Arosa, etc., ni de tanta urgencia como la conservación y limpieza de otros puertos, cuyo mal estado conoce, hace ya tiempo, el mismo Ministerio de Fomento.

No insistiremos hoy en la apremiante necesidad que hay de limpiar cuanto antes el puerto de Denia, ni de emprender las obras proyectadas desde hace tantos años en el importantísimo de Palma de Mallorca; cosas ambas reconocidas y recomendadas á Fomento en reiteradas Reales órdenes por el Ministerio de Marina y de las que nos ocuparemos detenidamente en su día; pero no podemos prescindir, puesto que del departamento de Ferrol se trata, de manifestar con este motivo que es ya indispensable atender con urgencia á la conservación del puerto comercial de Santander.

Situado en el golfo de Gascuña, es el único que ofrece á los barcos en aquellas costas, á más de cómodo y seguro abrigo, entrada fácil y constante en los malos tiempos del invierno.

El abandono en que se halla y la inmensidad de arenas que arrastra la corriente del río Cuba, combinada con la de las mareas, han dado lugar á que se formen grandes bancos de esas mismas arenas, que avanzando hácia el Norte, estrechan el canal y aumentan el lecho de su fondo. La disminución de este ha adquirido tan extraordinarias proporciones, que en bajamar no pueden pasar ya los buques de regular calado del fondeadero principal del interior del puerto, al denominado de la Osa, que se halla situado en la parte de afuera.

Hace algunos años que la ilustrada Junta de Comercio de aquel puerto, comprendiendo que la obstrucción de este habia de producir la ruina de aquel, adquirió un tren de limpia y consiguió, merced á un trabajo constante, evitar la aglomeración de las arenas. Todos los recursos con que la Junta contaba para llevar á cabo su laudable tarea, se reducían á un módico impuesto sobre los barcos que entraban en el puerto, impuesto que pagaban gustosos porque presenciaba todo el mun-

do la distribución del fondo que se recaudaba, y locaban los grandes resultados que de la limpia se obtenían.

Pero llegaron los tiempos absorbentes y de extrema centralización, y todo aquel tren pasó al Ministerio de Fomento y dejó de pertenecer á la Junta que lo habia comprado, y que ha tenido el sentimiento, no solo de que por motivos de economía se suprimiera el tren hace dos años, sino, lo que es más desconsolador, de que se anuncie la venta en pública subasta del remolcador de los ganguiles.

Creemos que esta sucinta narración es suficiente para demostrar la preferencia con que debe atenderse á la continuación de la limpia de aquel puerto importante, y lo urgente que es ya contrarrestar la aglomeración de las arenas, si es que ha de evitarse el que llegue á obstruirse por completo el único puerto que hay en el litoral cantábrico con condiciones de seguridad, y hácia el cual llamamos la atención del señor Ministro de Fomento, tanto por esa circunstancia, cuanto porque así lo exigen los intereses del comercio marítimo de aquella plaza mercantil y los de toda la nación.

EXPOSICION MARÍTIMA INTERNACIONAL del Havre en 1868.

El Cónsul de España en el Havre de Gracia, ha participado oficialmente que la Exposición marítima, patrocinada por S. M. el Emperador de los franceses, que ha de tener lugar en aquel puerto, se abrirá al público el 4.º de Junio del año próximo y terminará el 31 de Octubre siguiente; y el Embajador de Francia en esta corte ha acompañado al mismo aviso una invitación al gobierno para el nombramiento de Comisarios que representen á España en el certámen.

Hemos visto los planos del magnífico edificio en que ha de tener lugar, y en el que se trabaja con sorprendente actividad; el local se construye espresamente para este objeto, y reúne con los accesorios indispensables, entre los cuales se cuenta una dársena para las embarcaciones modelos.

El objeto de esta Exposición parece ser complementario del de la universal que ha tenido lugar en París, porque en esta solo tenia representación, y no muy completa, la marina militar, en razón á que una verdadera exposición marítima no puede verificarse mas que en un puerto de mar.

La Junta ó Comisión que dirige la del Havre, se propone resolver con ella varias cuestiones del mayor interés, ya sobre el punto de vista especial de la construcción y armamento de los buques, ya sobre el de las relaciones internacionales de que son vehículo, como preparación de una ley universal que asimile todos los pabellones. Con este fin, la referida Junta se ha dividido en tres comités, formados de notabilidades científicas, administrativas é industriales, que consagrarán sus trabajos: el primero, á la navegación y salvamentos; el segundo, á las mercancías diversas y productos industriales; y el tercero, á la pesca y agüicultura.

Estractamos las principales prevenciones del reglamento de esta Exposición.

Las demandas de admision de objetos han de dirigirse antes del 1.º de Enero de 1868, bien á la direccion de la Exposicion en el Havre (*Hotel de Ville*), bien á los Comisarios, siendo el de Paris Mr. Ch. Nitot (*Cercle International d'Exposition universelle*).

La tarifa acordada es la siguiente:

Galeria cubierta.—El metro superficial, 25 frs.; medio metro, 15 frs.; cuarto de metro, 10 frs.

Sobre la pared interior.—Metro superficial, 10 frs.

Al aire libre.—Metro superficial, 5 frs.

Con derecho á construir kioscos.—Metro superficial, 10 frs.

Los cuadros y otras producciones puramente artisticas se colocan gratuitamente.

Los libros, Memorias, etc., pagarán un derecho de 5 frs. por ejemplar ó volumen, siendo de cuenta de la Exposicion la estantería y mueblaje de la biblioteca.

Las instalaciones particulares, como armarios, decoracion, inscripciones, rótulos, lo mismo que los *chalets*, *kioscos*, construcciones de capricho, etc., serán de cuenta de los expositores.

La Exposicion proporcionará estantería ó apoyos para objetos que pesen hasta 200 kilos, al precio de 5 francos metro, 3 frs. medio metro, y 2 frs. cuarto de metro.

Los objetos se recibirán desde 1.º de Marzo al 1.º de Mayo; pasado este dia serán positivamente rechazados.

Las Compañías de caminos de hierro harán una rebaja de 50 por 100 en el trasporte de objetos destinados á la Exposicion, presentando el certificado de admision de estos.

Dicho trasporte y el embalaje de ida y vuelta será de cuenta de los expositores.

Los productos extranjeros no pagarán derechos de aduana.

Ningun objeto de los que figuren en la Exposicion podrá ser dibujado ni reproducido de cualquier otro modo sin autorizacion del expositor.

Los objetos se expondrán con el nombre del autor, del fabricante, del inventor, ó del comerciante, armador, propietario, etc.

Los constructores de aparatos que exijan empleo de agua, gas ó vapor, deben declararlo al dirigir la demanda de admision, señalando las cantidades que necesitan.

Los que deseen presentar máquinas en movimiento indicarán tambien la velocidad propia de cada una y la fuerza motora que necesitan.

Los expositores tendrán billete personal de entrada gratuita.

Se nombrará un jurado internacional de recompensas dividido en grupos que correspondan á los de la Exposicion.

Las recompensas consistirán en objetos de arte, en medallas de oro y plata, en menciones honoríficas y en remuneraciones pecuniarias.

La mucha estension del programa nos obliga igualmente á estractarlo: comprende las clases siguientes:

Navegacion.

- Clase 1.^a—Buques de vela, planos y modelos.
2.^a—Buques de vapor, id., id.
3.^a—Construccion naval en madera y mista en madera y hierro.
4.^a—Construccion naval en hierro.
5.^a—Embarcaciones diversas.
6.^a—Arboladura.
7.^a—Járcias.
8.^a—Velámen.
9.^a—Material de armamento.
10.—Conservacion de las construcciones navales.
11.—Mobiliario de cámaras.
12.—Viveres.
13.—Equipos y cama del marinero.
14.—Instrumentos de navegacion, de faros y señales.
15.—Higiene, farmacia y cirugía á bordo.
16.—Aparatos de carga, descarga y trasbordo.
17.—Máquinas, aparatos y embarcaciones de salvamento.
18.—Propulsores de ruedas.
19.—Propulsores de hélice.
20.—Máquinas motoras.
21.—Calderas y generadores.—Combustible.
22.—Piezas y accesorios de máquinas.
23.—Obras de puerto.—Reparaciones.

Mercancias.

- 24.—Textiles.—Algodon, lino, cáñamo, lana, etc.
25.—Géneros coloniales de consumo.
26.—Cereales, harinas, frutos.
27.—Productos tintóreos y químicos.
28.—Cuerpos crasos y materias oleaginosas.
29.—Maderas en bruto y trabajadas.
30.—Metales.
31.—Mercancías diversas y productos industriales.
32.—Instrumentos y aparatos para determinar la falsificacion de mercancías.
33.—Embalaje y productos destinados á este objeto.

Pesca.

- 34.—Gran pesca.—Ballena, etc.
35.—Idem.—Bacalao, etc.
36.—Pesca costera.
37.—Pesca fluvial y de lagos.
38.—Mecanismos, cebos, sales, preparaciones, equipo, vestuario.

Agüicultura.

- 39.—Aguas dulces y saladas.

Clases complementarias.

- 40.—Objetos de arte.
41.—Escritos y libros, cartas y planos.
42.—Concursos y experiencias.
43.—Fiestas marítimas.

Mucho nos alegraremos de que nuestros armadores é industriales acudan á esa provechosa Exposicion, y dejen á España en el lugar que le corresponde por sus adelantos en cuanto concierne á la navegacion.

La Real orden expedida por el Ministerio de Fomento para que los derechos de fondeadero, carga y descarga, así como los de faros, se computen por las toneladas de capacidad útil, ha sido justamente alabada por la prensa, y nosotros tenemos una verdadera complacencia en consignarlo así, pues nos ha causado siempre senti-

miento el ver que se dictaban disposiciones, más ó menos útiles al comercio marítimo, y pasaban desapercibidas para toda clase de periódicos.

Hoy, por fortuna, empiezan ya á ocuparse de cuanto interesa á la navegacion y aplauden ó censuran las medidas que sobre ella se adoptan. Gran adelanto es este, y lo seria aun mucho mayor, si atendiendo con calma tan importante asunto, pudieran emitir sus juicios con conocimiento verdadero de causa. Decimos esto porque en esos mismos periódicos, que ahora aplauden al señor Ministro de Fomento por haber adoptado la determinacion á que nos referimos, se escitaba no há mucho al señor Ministro de Marina para que adoptara desde luego esa misma medida, siendo así que no cabia en sus atribuciones el dictarla.

Lo que sí le compete, y lo que creemos que no ha de tardar mucho en publicarse, es la modificacion de las tarifas de practaje, único derecho que se cobra por las dependencias de Marina. Ya nos ocuparemos otro dia de la modificacion de esas tarifas y de lo que con ellas tenga relacion, limitándonos por hoy á publicar la Real orden á que hemos hecho referencia. Dice así:

«*Obras públicas.*— Excmo. Sr.:— Enterada la Reina (Q. D. G.) de la consulta hecha á esa Direccion general por la de Impuestos indirectos sobre si corresponde efectuar el cobro de los derechos de faros y fondeadero, carga y descarga en los puertos de la nacion por las toneladas de total arqueo de los buques, ó solamente por las de bodega y espacios útiles para carga:

Vista la Real orden de 12 de Julio de 1847, dictada por el Ministerio de Hacienda para el cobro de los derechos de Aduanas marítimas:

Vistas las de 12 de Enero y 14 de Octubre de 1864, expedidas por los de Marina y Gobernacion respectivamente, en que se establece la jurisprudencia aplicable al caso por lo que respecta á los que incumben á sus privativas atribuciones:

Visto lo dispuesto en el art. 42 del Reglamento de 30 de Enero de 1852, expedido por este ministerio para la ejecucion del relativo á la administracion y servicios de los puertos mercantes de la Peninsula é islas adyacentes;

De acuerdo con lo informado por la comision de faros y con lo propuesto por esa Direccion general, ha tenido á bien S. M. resolver que los derechos de fondeadero, carga y descarga, así como los de faros, se computarán por las toneladas de capacidad útil para la carga que consten en los roles y patentes de los buques mercantes.

De Real orden lo comunico á V. E. para su inteligencia y efectos consiguientes. Dios guarde á V. E. muchos años. Madrid 10 de Diciembre de 1867.—Orovio.—Señor Director general de Obras públicas.»

El erudito marino y distinguido escritor holandés, señor Pieter Arcnd Leupe, ha publicado recientemente en la *Revista de Marina*, de su nacion, y luego en forma de folleto, un curioso trabajo que lleva por título.—«*De Eilanden St. Paulus en Amsterdam: Volgens de waarnemingen onzer zeevaarders in de 17^{en} en 18^{en} eeuw.*»—Contiènense en este escrito una porcion de noticias sacadas de antiguos é inéditos diarios de náutica, sobre las navegaciones hechas por los marinos holandeses á las Indias Orientales desde principios del siglo xvi hasta mediados del siglo xviii, las cuales pueden ser útiles, y cuando menos muy curiosas, para los navegantes de

nuestros dias; y tambien se demuestra en el opúsculo de que hablamos, que la isla de «Amsterdam» no fué descubierta, como generalmente se creia, por el holandés Van-Diemen en 1663, sino que mucho tiempo antes, en 18 de Marzo de 1522, la había hallado y reconocido el célebre navegante español Juan Sebastian Elcano, dándole el nombre de isla de San Pablo. Nos complacemos en tributar nuestra sincera enhorabuena al capitán Leupe por su excelente trabajo, sintiendo que no pueda ser mas conocido en España, por lo limitado que es en nuestra nacion el número de personas á quienes sea familiar el idioma holandés.

NOTICIAS EXTRANJERAS.

El ministro de Marina de Francia ha presentado una interesante Memoria al Parlamento, sobre la «Situacion del Imperio,» y de ella tomamos los siguientes datos.

Las fuerzas navales se dividen en dos categorías, bajo la denominacion de *flota nueva* y *flota de transicion*.

El efectivo de los buques acabados y clasificados en la primera categoría, se eleva á la cifra siguiente:

Número de buques.	Clase de buques.	Caballos de fuerza.
46	Navíos y fragatas corazadas	44.000
42	Navíos de gran velocidad no corazados.	8.960
4	Corbeta corazada.	450
17	Fragatas de gran velocidad no corazadas.	9.070
66	Corbetas, avisos y cañoneras.	41.270
316 buques de vapor..	73 Trasportes de vapor.	20.180
	1 Navío-escuela de cabos de cañon.	480
	1 Navío-escuela de aspirantes.	400
	26 Guarda-costas y baterías flotantes.	2.760
	101 Flotilla de vapor.	4.082
	2 Buques especiales comprados en América.	4.250.
70 buques de vela..	20 Trasportes de vela.	»
	50 Pequeños guarda-costas.	»
Total.	386 Buques de todas clases con	72.862

Para fin del corriente año se aumentará el número con

2 Corbetas corazadas.

4 Aviso de hélice.

La segunda categoría comprende los buques siguientes:

Número de buques.	Clase de buques.	Caballos de fuerza.
27 buques de vapor	2 Navíos de vapor mistos.	4.040
	6 Fragatas de id. id.	4.050
	2 Buques especiales.	42
	47 Corbetas y avisos de ruedas.	2.610

46 buques de vela..	2	Navíos de vela.	»
	41	Fragatas de vela.	»
	33	Buques inferiores.	»

Total. . . 73 Buques de todas clases con 4.682

Buques en construccion en gradas.

	Número de buques.	Clase de buques.	Caballos de fuerza.
39 buques de vapor	4	Fragatas corazadas.. . . .	3.800
	5	Corbetas id.	3.150
	4	Guarda-costas id.	2.420
	4	Bateria flotante id.	420
	4	Fragata de hélice sin co- raza.	380
	7	Corbetas de id. sin id.	3.150
	8	Avisos de hélice.. . . .	2.480
	8	Cañoneras de id.. . . .	400
4 buque de vela. . .	4	Trasporte de id.. . . .	430
	4	Trasporte de vela.	»

Total. . . 40 Buques de todas clases con 15.730

Buques que se están concluyendo á flote.

	Número de buques.	Clase de buques.	Caballos de fuerza.
4 buques de vapor	2	Corbetas acorazadas.	900
	2	Avisos de hélice.. . . .	315
Total. . .	4	Buques de todas clases con	1.215

Buques aumentados en 1867. 49
Idem disminuidos por pérdidas, vejez, etc. 26

La marina holandesa acaba de aumentarse con un buque blindado, de dos torres, nombrado *Prins-Hendrik*. Mide 2.096 toneladas; cada torre está armada con dos cañones rayados de 9 pulgadas y peso de 12 toneladas, que se cargan por la boca. Tiene tres palos, dos máquinas de vapor de 200 caballos cada una y dos hélices independientes á la Dudgeon. Cala 48 pies 6 pulgadas á popa, y 47—6 á proa. Ha hecho un crucero de prueba en el canal de la Mancha, y si bien el tiempo ha sido muy bueno, las experiencias, así de las propiedades del buque como de su artillería, han sido satisfactorias.

SECCION NECROLÓGICA.

D. ANTONIO DE AUBAREDE Y PEREZ,
Capitan de navio graduado y retirado.

Natural de San Roque. Sentó plaza de Guardia marina en 1813 y prestó distinguidos servicios hasta 1844, en que, domiciliado en Puerto-Rico dejó el de la Armada, como Capitan de fragata con grado de Capitan de navio, y uso de uniforme de vivo, y obtuvo empleo de Conta-

dor de Ejército y Hacienda pública de aquella isla. Siendo alférez de fragata asistió á la expedicion del General Morillo á Costa-firme, en 1815, tomando parte en todas sus operaciones, y muy señaladamente en las de la isla Margarita, Cumaná, Puerto-Cabello y Cartagena de Indias. Con un bote tripulado por seis marineros sorprendió y tomó la goleta insurgente *Adelina*, armada con dos carronadas de á 24, y tripulada por 22 hombres. Menciona tambien su hoja de servicios, como hechos notables, entre los de armas, otras dos presas y el incendio de un buque mercante bajo el fuego del enemigo: el combate que sostuvo en la costa de Galicia con un jabeque contrahandista, en que fué gravemente herido, y el arrojo con que contribuyó á dominar el incendio del navio *Velasco* en el arsenal de la Habana. Mandó Aubarede las goletas *Morillo* y *Leona*, en Costa-Firme; la barca *Regla*, en el Mediterráneo, y el vapor *General La Torre*, en Puerto-Rico, y fué Capitan de este puerto y del de Ponce, y Jefe del astillero de construccion del arsenal.

DON RAMON FOSSI,

Director de Sanidad de la Armada, retirado.

Ha fallecido en San Fernando el 20 de Noviembre.

Hizo sus estudios en el colegio de medicina de Cádiz en los años 1809 á 1815, obteniendo en este último empleo de segundo profesor de la Armada y graduacion de primero, como premio ganado en oposicion pública. Navegó en las corbetas *Descubierta*, *Diamante*; en la fragata *Soledad* y en el navio *Guerrero*, por las costas de España y América, y fué solicitado por la compañía de Filipinas para dotar el navio *Esperanza*, que emprendia viaje á Calcuta y Manila; pero en él fué apresado por dos corsarios de Buenos Aires, despues de un reñido combate, y volvió Fossi al departamento, sirviendo muchos años el destino de médico del hospital de San Carlos. En 1837 fué nombrado Ayudante Director de su Cuerpo; Vice-Director en 1840, y Director en 1847, fundándose este último en sus sobresalientes conocimientos y servicios y recomendables circunstancias, que fueron tambien recompensadas con encomienda de número en la órden de Isabel la Católica. Durante once años que ejerció el mando superior de su Cuerpo, formuló el reglamento del mismo, el de medicinas de los buques y las disposiciones orgánicas de hospitales, con otras muchas científicas ó reglamentarias. Se retiró del servicio en 1855, continuando en San Fernando el ejercicio civil de su profesion, con merecido crédito y aprecio.

EXCMO. SR. D. JOSÉ MARÍA DE QUESADA Y BARDALONGA,
TENIENTE GENERAL DE LA ARMADA.

(Conclusion.)

Expedicion á Cochinchina.

Abierto á la civilizacion cristiana y al comercio universal el imperio de la China por los vencedores de

Canton y de Pei-Ho, era llegado el tiempo de hacer sentir al emperador de Annam las consecuencias de su bárbaro proceder con los europeos. La Francia había decidido enviar á Cochinchina una expedición que exigiese satisfacción de las atrocidades cometidas con desprecio de los tratados, y como entre aquellas se contase el martirio del obispo español Sr. Diaz, seguido del misionero Fray Melchor, decapitado en Tonkin con los cristianos de aquel territorio, cuyo número se hacia subir á 7.000, nuestro gobierno decidió que la bandera de España flotara enlazada con la de Francia en las costas salvajes que habían presenciado la hecatombe. Un contingente de 2.000 hombres de todas armas, sacado del ejército de Filipinas, se dispuso en la capital de estas islas, para combatir, con otros tantos franceses, por los intereses religiosos y comerciales de Europa, y la marina española, que tan alto lugar ocupa en la historia general de las naciones, si por efecto de las atenciones del Archipiélago pudo solo tomar una modesta parte en la expedición, destinó para representarla por de pronto al vapor *Elcano* y á las faluas cañoneras *Dolores* y *Soledad*, que habían de conservar las tradiciones honrosas del cuerpo y añadir alguna página á su historia.

La expedición salió de Manila el 20 de Agosto de 1858, despedida por las aclamaciones del pueblo, que ardentemente deseaba el triunfo de su causa; llegó al puerto de Yonlinkan, donde se hallaba ya la escuadra francesa, mandada por el contra-almirante Rigault de Genouilly, y el 31, tras un vigoroso ataque de dos horas y media, durante el que se voló un polvorin de los cochinchinos, cayó en poder de los aliados el puerto y rio de Turon, con todos sus fuertes, base de sucesivas operaciones.

No tardó en seguir la misma suerte la célebre ciudadela de Saigon, considerada inespugnable por los anamitas, repitiéndose los encuentros por mar y tierra, en que la inmensa superioridad de los enemigos solo sirvió para hacer mas vergonzosas sus derrotas, contadas por los encuentros mismos.

Las fuerzas de España, galantemente obsequiadas por los aliados, con participacion en las empresas de mayor importancia y en los puestos de peligro, se conservaron á la altura de su crédito y arrancaron frecuentes y merecidos aplausos á los franceses, que pudieron juzgar entonces su justo valer y lo hicieron conocer á la Europa, resultado que tuvo á la vista aquel á quien se dedican estas líneas.

El general Quesada, aunque por su calidad de senador del reino (1) podia permanecer en la corte, tan luego le fué admitida la dimision fijó su residencia en la ciudad de Cádiz, dando con ello una prueba de que si inteligente era en la política, no fundaba pretensiones en esta ciencia que tantas ambiciones alimenta. Dedicado esclusivamente al cuidado de su salud, muy alterada, visitó localidades y baños minerales que le recomendaran y pasó un invierno en las islas Canarias,

(1) Fué nombrado por Real Decreto de 15 de Julio de 1858.

buscando en su benigno clima el alivio de sus dolencias. En 22 de Agosto de 1863 ascendió por antigüedad al empleo de teniente general, continuando sin destino, en el referido departamento de Cádiz, hasta 1866 que le fué conferido su mando. En él dió nuevas y señaladas pruebas de su alta capacidad, dirigiendo las investigaciones de la captura del *Tornado* con tal sagacidad y secreto, que acumulados indicios que aisladamente fueran insignificantes, vino á probarse en sumario la infraccion de las leyes de neutralidad por la tripulación del buque y á quedar desvanecida la tempestad que en la opinion pública de Inglaterra y en el gobierno de este país habían preparado artificiosamente intereses ilegales.

Este delicado trabajo acabó de minar la salud del general Quesada. Al terminarlo solicitó relevo del mando y exencion del servicio, pero disfrutó bien poco de descanso. Exacerbados mas y mas sus males, dejó este mundo en Cádiz el 3 de Noviembre. (Séale la tierra ligera.)

C. F.

FECHAS DE LAS ÓRDENES DE ASCENSO.			EMPLEOS	TIEMPO QUE SIRVIÓ CADA EMPLEO.		
Días.	Meses.	Años.		Años.	Meses.	Días.
42	Agosto.	1811.	Guardia marina.	4	11	42
24	Julio.	1813.	Alférez de fragata.	2	8	42
6	Abril.	1816.	Id. de navío.	8	5	20
26	Setiembre.	1824.	Teniente de fragata	42	5	45
41	Marzo.	1837.	Id. de navío.	4	8	40
21	Noviembre.	1838.	Capitan de fragata.	8	4	42
3	Enero.	1847.	Id. de navío.	3	2	28
1. ^o	Abril.	1850.	Brigadier.	5	8	27
28	Diciembre.	1855.	Jefe de escuadra.	7	7	24
22	Agosto.	1863.	Teniente general.	4	2	42
Tiempo total de servicio.				56	4	22

CRUCES.

Cruz de Cartagena de Indias.

- 6 Mayo. 1816. Cruz de la Marina.
- 30 Octubre. 1849. Comendador de Francisco I de Nápoles.
- 29 Diciembre. 1849. Cruz de San Mauricio y San Lázaro de Cerdeña.
- 20 Mayo. 1850. Comendador de San Gregorio de Roma.
- 27 Julio. 1852. Gran Cruz de Isabel la Católica.
- 48 Marzo. 1858. Comendador de la Corona de Encina de Holanda.

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 CONTABILIDAD.

Adjudicando el suministro de hierro que se necesite en los arsenales en la forma siguiente: el primer lote de Cartagena, á D. Francisco Dorda que ofreció la baja en el tipo de 4'480 escudos por ciento; el primer lote de la Carraca, á D. Antonio Gimenez, á nombre de la casa Portilla hermanos, que ofreció la baja de 4'252 escudos por ciento; y el primer lote de Ferrol, á D. Pedro Cotarelo, que presentó la baja de 0'350 escudos por ciento. El segundo lote para los tres departamentos, al mismo D. Pedro Cotarelo, que ofreció la baja, para Ferrol de 0'250, para la Carraca de 4'200 y para Cartagena de 0'550.

DIRECCION DE MATRÍCULAS.

De conformidad con la Junta Consultiva, declara que los tripulantes que fueron de la goleta *Covadonga*, hechos prisioneros por los chilenos, tienen derecho al abono del doble tiempo de campaña de que trata el Real Decreto de 24 de Junio de 1866.

Concediendo vuelta al servicio activo, por gracia especial, al tercer Contramaestre Miguel Tajera.

DIRECCION DEL PERSONAL.

Concediendo cuatro meses de licencia al Guardiamarina D. Manuel Morales.

Destinando al apostadero de Filipinas al Teniente de navio D. Manuel Fernandez y Coria, y á los Alféreces D. Luis Orbeta y D. Julio Merás.

Determinando que la Direccion del Cuerpo de Sanidad se traslade al Departamento de Cádiz, y sea dotada con un Director, un Secretario, Médico mayor y dos escribientes.

Autorizando al Teniente de navio D. Domingo de la Lama, para usar las insignias de Comendador de la orden extranjera de San Gregorio.

La *Gaceta* publica el pliego de condiciones bajo las cuales se ha debido subastar ante la Junta económica del Departamento de Cádiz, el 23 del corriente, el bribarca chileno *Alice Ward*, apresado por la goleta *Concordia* en la bahía de Algeciras, siendo el precio tipo 48.000 escudos.

Ha sido nombrado Capitan del puerto de la Habana, el de navio D. Joaquin de Posadillo y Bonelli.

El *Moniteur de la Flotte* del dia 15, refiriéndose á la varada del *Gange* en Denia, hace grandes elogios de las

autoridades y vecindario de dicha ciudad, y relata minuciosamente los socorros que se prodigaron por todos á los pasajeros del vapor, encomiando, como se merece, la conducta del señor Vicecónsul y del Ayudante del distrito, D. Alonso Salguero.

Agradeceríamos á los periódicos que nos favorecen copiando ó extractando nuestros artículos, que no cambiaran el título al nombrarnos. Decimos esto, porque tanto *El Pensamiento Español* como *La Correspondencia*, al copiar un párrafo de nuestro artículo sobre *Piscicultura*, dicen que lo han leído en *La Revista de Marina*.

Los periódicos ingleses hablan de un invento, mediante el cual se reduce á la mitad el consumo del carbon necesario para hacer funcionar las máquinas y buques de vapor. Este perfeccionamiento será precioso, sobre todo en la marina, supuesto que un buque de poco cargamento puede llevar el combustible para la ida y la vuelta en casi todos los viajes.

En Holborn se ha hecho un ensayo con la máquina en cuestion, en presencia de hombres prácticos y entendidos, y se ha obtenido un resultado excelente. Este perfeccionamiento es en sí bastante notable, pero le hace extraordinario una circunstancia de mucho interés.

¡El inventor, F. Francklin, solo tiene trece años!

Muchos barcos de cabotaje se han dedicado á la conduccion de granos y harinas desde Marsella, plaza reputada como depósito de granos de Europa, á nuestros puertos de Levante, obteniendo buenos fletes y surtiendo nuestros puertos con prontitud y baratura. De esto resulta que la escasez que nos afligió el otoño pasado va desapareciendo, y que los trigos bajan, si bien no con la rapidez que la necesidad reclama.

En la mañana del 19, los tripulantes del vapor *Pelayo*, atracado al muelle de Bilbao, notaron que se anegaba el buque con la gran cantidad de agua que entraba por sus fondos. Inmediatamente funcionó la bomba de á bordo y algunas otras que se facilitaron de la poblacion, procediéndose á aligerar el buque. Una parte de la carga de harina que habia recibido para Santander se averió con el percance, sin otras consecuencias.

Los buques perdidos en la isla de Luzon durante el último temporal, fueron 5 goletas, 14 pontines, 16 pancos, 7 bancas, 10 paraos y 12 lanchas.

El vapor *Patiño* estuvo próximo á perderse y nada se sabia respecto al *Malespina*.