

## PUNTOS DE SUSCRICION.

MADRID: en la Redaccion del periódico, Plaza de los Ministerios, núm. 9, cuarto entresuelo.

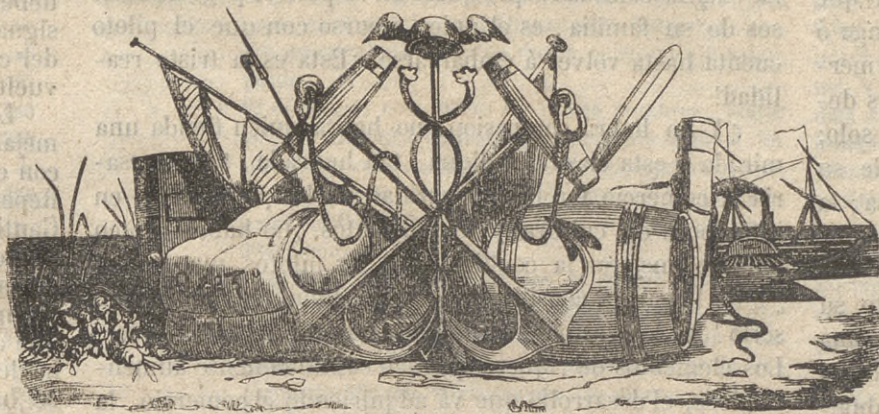
FERROL: D. Nicasio Jasenerg.

CADIZ: D. Abelardo de Carlos.

BARCELONA: D. José Lopez Castilla.

CARTAGENA: D. Benito Moreno.

HABANA: D. Ramon Corrales.



## PRECIOS.

En Madrid y provincias, 6 rs. al mes.

En Ultramar y el extranjero, 12 rs.

No se admiten suscripciones de provincias y Ultramar, sino por un trimestre adelantado en sellos de 4 cuatro cuartos ó libranza de correos.

# GACETA DE LA MARINA,

PERIÓDICO ESPECIAL DE LA ARMADA.

NAVEGACION, COMERCIO, SEGUROS, CIENCIAS, INDUSTRIA, ARTES Y LITERATURA.

Redaccion y Administracion de este periódico. Plaza de los Ministerios, núm. 9, entresuelo de la derecha.

En la generalidad de los periódicos de la corte y en muchos de provincia, están llenas sus columnas de elogios para nuestros soldados del ejército de Africa, elogios merecidos y que patentizarán una vez mas las cualidades que tanto enaltecen al soldado español. Pero sin defraudar nosotros en lo mas mínimo estas justas alabanzas para nuestros militares, dedicamos estas líneas a hablar de los esforzados marinos que mucho antes que empezasen las operaciones ya estaban dedicados al transporte de las tropas y pertrechos de guerra de un extremo al otro de la Península, luchando con los elementos en el rigor de un crudo invierno; y sufriendo los sinsabores, fatigas y trabajos inherentes a la vida de mar, y que solo el que los pasa ó ha pasado puede apreciar. Nuestros bravos marinos han superado todos los obstáculos, se han sobrepuesto á los rigores de la estacion, han trasportado á sus compañeros del valiente ejército á los respectivos cantones y de allí á la costa africana, con mas el material de guerra, víveres y efectos de diversas clases; todo lo han hecho con el éxito mas feliz, debido á su pericia y á sus desvelos; así como sostienen el crucero y bloqueo sobre la costa del Estrecho, con buques de vela, en parajes peligrosos y en el rigor del invierno. En ningun tiempo, este tramo de costa ha sido mas que de paso, pues aprovechándose de la corriente que en la proximidad de la tierra de Africa tira para dentro del Mediterráneo, los navegantes se atracan á esta ribera para penetrar fácilmente en aquel mar. Los cruceros generalmente se han sostenido por nuestras antiguas escuadras, ó á la parte adentro del Estrecho, ó sobre el cabo Espartel á su embocadura; en éste se hallaba la escuadra combinada de España y Francia al mando de D. Luis de Córdoba, cuando trabó combate contra la de Inglaterra, regida por el almirante lord Howe, en octubre de 1782.

En el siglo pasado y en todo lo que va del presente, no se ha hecho ninguna expedición á la costa de Berbería que fuese tan trabajosa y meritoria para las fuerzas de mar como la presente, por la estacion en que se verifica; verdad es que el mecanismo del vapor aplicado á la navegacion supera algunas de las dificultades, pero en cambio ofrece otros riesgos, y la falta de combustible y lo difícil que es el proveerse de él, entorpece en caso dado determinadas operaciones.

En prueba de nuestro primer aserto recordamos la expedición que se aprestó en Alicante para la reconquista de Oran á las órdenes del célebre Duque de Montemar, y que escoltó y transportó á aquel paraje en 533 velas, la escuadra del teniente general D. Francisco Cornejo, en el mes de junio de 1732.

La que invadió el territorio de la Regencia de Argel, mandada por el Conde de O'Reilly, y trasportada en la escuadra del teniente general D. Pedro Castejón, lo verificó en el mismo mes de 1775.

Y por último, la que envió Francia contra la misma Regencia de Argel en 1830, regida por el mariscal Bournont y cuyas operaciones marítimas dirigió hábilmente en mayo y junio, el almirante Duperre.

No pedimos para nuestros marinos premios ni re-

compensas: el militar que llena su deber no es acreedor mas que á lo que por pura escala le corresponda; pedimos si justicia en la apreciacion de sus servicios y en la consideracion pública que les pertenece por sus virtudes y comportamiento; no son merecedores de que se les escluya de la grey de valientes y esforzados españoles que en Africa van á vengar los ultrajes inferidos al pendon de Castilla, y que á la par del ejército de tierra se les conceda la gratitud de la patria y de sus conciudadanos.

El secretario de la redaccion.

JUAN CERRILLO VIDAL.

He aquí lo que el general en jefe dice desde el campamento del Otero.

«El Capitan general y en Jefe del ejército de Africa, en despacho telegráfico del 7 desde el campamento del Otero, dice á este Ministerio lo siguiente:

«Siguen las obras de fortificacion. El despacho en que yo decia que si la Marina activaba sus aprestos tomaria pronto la ofensiva, ha sido mal interpretado y comentado. Es mi deber explicarlo, pues estoy satisfecho de los servicios prestados por ella, y solo me referia á que no teniendo los medios necesarios, le era preciso por lo tanto redoblar su actividad y trabajo.»

Esta comunicacion, altamente satisfactoria para la Armada, y que tambien deja en un digno lugar al Jefe del gabinete y al mismo tiempo de nuestro ejército en Africa, no ha podido menos de influir en nuestro ánimo de una manera satisfactoria.

Nuestra actitud en el estadio de la prensa periodística, como ya se comprende, no es política; esta es para nosotros una triste verdad sin que tampoco necesitemos por ello recurrir á la conmiseracion de los buenos corazones. Nuestra divisa no es otra que la de atender á los intereses de la marina española. Para llevar á cabo nuestro patriótico pensamiento no creemos indispensable el inmiscuirnos en las grandes cuestiones internacionales ó de alta política, la única que reconocemos; por mas que en España se consideren como cuestiones políticas hasta las quejas que se producen contra la falta de exactitud en el cumplimiento de su deber en los empleados de policia... He aquí tambien otra triste verdad que nuestro ruborillo nos cuesta confesar.

Marinos sobre todo, como hemos tenido la franqueza de manifestar espontáneamente, ya nos procuraremos sin torcer el espíritu de la ley, la luz que ha de conducirnos al terreno fértilísimo de la discusion si preciso fuere.

Por consiguiente, nuestro norte no es otro que el que la marina española ocupe con la brevedad posible el lugar que la corresponde á la faz de la Europa, del orbe marítimo. Tenemos para llegar á tan loables fines, la conciencia de nuestros raciocinios y la dignidad de nuestra independencia periodística; empero jamas abusaremos de esta, por estraviados que sean los ejemplos que nos ofrezcan los hombres apasionados, para hostilizar ó ponernos en frente de un gobierno que ha tenido el su-

ficiente patriotismo y la heroica resolución de lanzarse á la defensa de nuestra honra nacional con las armas en la mano, ofreciéndose de una manera dignísima á la consideracion de la Europa espectante.

Este grave pensamiento que se ofrece en estos instantes á nuestra imaginacion, nos contiene, á pesar nuestro, en la línea de prudencia que nos señala la índole de nuestra publicacion. Ya que no nos es dado poder pasar hoy tan adelante como quisiéramos y conveniria á nuestro propósito, séanos lícito siquiera emitir nuestras filosóficas reflexiones sobre asuntos de tan vital interés para España.

Mas volviendo al despacho telegráfico del general en jefe, que encabeza estas líneas, y dispensándonos la digresion, recordarán nuestros lectores que fuimos los primeros en tomar la iniciativa, no en defensa de nuestra Armada, como galantemente han dicho los periódicos políticos de todos los matices, pues somos muy débiles para ello, sino para interpretar de una manera recta el testó de aquel parte que puso en alarma el amor propio de muchas personas respetabilísimas de la Armada nacional. Los resultados mas solemnes han venido á corroborar nuestros juicios. El general O'Donnell se ha apresurado á manifestar por un medio pronto, que «ha sido mal interpretado el parte en cuestion, y que está satisfecho de los servicios prestados por la escuadra y que solo se referia á la necesidad de que se le suministrasen los medios necesarios con rapidez, para que le fuera posible secundar con actividad sus nobles deseos.»

Las explicaciones del general O'Donnell no han podido ser mas explícitas y leales. Nosotros le felicitamos por su hidalgo proceder, y damos tambien la enhorabuena á la Armada y á su jefe principal, por la cumplida satisfaccion que han recibido contra las interpretaciones de que ya tenían conocimiento.

JUAN CORRALES MATEOS.

## PILOTOS MERCANTES.

En uno de nuestros pasados números prometimos ocuparnos de la cuestion de pilotos mercantes, y hoy comenzamos á hacerlo en vista de algunos datos que hemos recibido de las provincias marítimas, á mas de los que ya teníamos sobre el particular y de nuestras observaciones especiales. Nos anima, al emprender este trabajo, el convencimiento de que serán escuchadas nuestras razones, y de que tanto el gobierno de S. M. como los navieros particulares atenderán como se merece la digna clase cuyos intereses hoy defendemos.

Por grandes que sean los sacrificios que hagan en provecho de un individuo ó una empresa los dependientes de ellos; por heroicos y dignos de premio que se consideren los actos de todo aquel que sirve á su patria en las ciencias, en las artes ó en las armas, nunca podrán ser comparados con los que en bien del comercio y de la prosperidad de uno ó mas hombres, de uno ó mas pueblos, lleva á cabo el piloto mercante.

Los intereses particulares ó generales exigen de un

subalterno cualquiera que sirva en una parte al desarrollo ó sostenimiento de una fortuna, que coadyuve con las fuerzas de un hombre, bien sean materiales ó de inteligencia, á aumentar ó no amenguar el capital que tiene quien le paga, pero nunca á que le sostenga ó acreciente en un todo, como sucede con un piloto mercante. El industrial que paga un diario á seis de sus dependientes, espera de los seis la ganancia de uno solo; el editor que compra á tres escritores las obras de su ingenio alcanza de las tres el premio de su empresa; la nación que sostiene y remunera ejércitos y empleados, se encuentra por todos colectivamente defendida y administrada; pero el naviero que entrega á un piloto su fortuna y sus capitales, logra de éste, á cambio de una mezquina recompensa, que se duplique y á veces hasta que se centuple su fortuna. Con el valor, con la abnegación de un piloto, ve un cargador salvada la mercancía que confió á los peligros de la navegación, y puesta á salvo asimismo su ganancia, de la cual desmembra una pequeñísima parte para darla en premio á quien le facilitó el lucro.

Y después de una vida llena de azares, después de un trabajo largo y asiduo, tras de tanto heroísmo y tanta fe, al cabo de tantas privaciones, ¿qué queda al piloto mercante, cuando agobiado por los años y por los achaques consecuentes á su ejercicio, ó inutilizado por efecto de los riesgos de su profesión, no puede ya embarcarse? ¿A quién apela para que honrosamente le dé pan para él y pan para su familia? ¿Quién socorre entonces su escasez y sus apuros, ó tal vez su miseria?

[Triste condición la del hombre que dedica su juventud á un estudio teórico, sin estímulo y sin atractivo alguno, que comienza después una práctica larga y penosísima, y que al lograr el premio de sus afanes halla por recompensa el insignificante sueldo de quinientos á ochocientos reales, que cobra solo en los meses que se halla embarcado! Un viaje de altura que dure cuatro meses puede proporcionar á un piloto mercante á lo sumo tres mil doscientos reales de utilidades, mientras que al cargador ó naviero quizá rinda algunos millares de duros su ganancia. Y después, si la carga del buque se dilata algún tiempo en el puerto de salida, el piloto, con la misma responsabilidad que durante el viaje, con un trabajo tan penoso casi como el de á bordo, no cobra nada.

No hallamos palabras con qué pintar semejante ingratitude por parte de las compañías ó individuos que sostienen á su servicio á aquellos hombres á quienes entregan íntegra la fortuna y la honra, honra y fortuna que reciben otra vez entera, mas que entera, multiplicada; á aquellos hombres que han luchado con las adversidades, con los elementos, con los piratas, quizá por un miserable puñado de plata que no basta á llenar las necesidades de una familia por poco numerosa que sea.

Y pasada aquella vida sin goces, sin expansiones, sin amor, lejos de la patria, lejos de la esposa y de los hijos, cuando el corazón del piloto ha encallecido lo mismo que su rostro, cuando las desgracias le han encorvado y su brazo no puede mandar el timón de la nave, ni su voz ordenar la maniobra, triste, achacoso é inútil, vuelve á su casa con las manos vacías á decir á sus hijos: «Ya no puedo ganar ese pan negro que mi sudor os proporcionaba, ya no puedo servirlos de padre, porque soy viejo, y nadie me quiere á su servicio.» Y aquel hombre que ha hecho la fortuna de muchos hombres, y aquel héroe que ha salvado de la deshonra y de la miseria á muchas familias, lega á la suya siempre un nombre honrado, pocas veces, muy pocas, una mediana posición, nunca una riqueza.

Para que no se crea exagerada la pintura que acabamos de hacer, vamos á fijar lo que puede ser, lo que es un viaje desde cualquiera de nuestros puertos de la Península á los de las Antillas. Sale quizá el buque de Cádiz ó Santander con carga para la Habana, y el piloto cobra un mes de *avance* de su sueldo; con él atiende á los primeros gastos que acarrea una larga ausencia de la casa, y deja lo que le resta á su pobre familia; llega la nave al punto de descarga, y por fortuna del cargador puede alijar y volver á la cargainmediatamente para España; entonces el piloto cobra un segundo mes de sus haberes, que invierte ó ha invertido ya en los gastos necesarios á su estancia en tierra; arriba nuevamente la embarcación al punto de su salida, habiendo empleado tres meses en su viaje, y el piloto, al día siguiente de su entrada en el puerto, percibe la tercera y última mensualidad que el naviero le adeuda, presentándose á su familia con 25 ó 30 duros que le han costado atravesar dos veces el Océano, sostener dos ó tres borrascas, sufrir humillaciones, hacer antepasadas, rendir homenajes, y lo que le es aun mas duro, no haber reposado una sola noche bajo el techo que cobija á sus afecciones mas caras. Y todos aquellos que le aman y que viven de su vida, han padecido las inquietudes de una

ausencia, los temores de cien peligros para continuar al regreso del padre ó del esposo arrastrando la existencia precaria y llena de escaseces del que tiene poco. Y aquella exígua cantidad, que quizá sirve para el pago de atrasos de su familia, es el único recurso con que el piloto cuenta hasta volver á embarcarse. ¡Esta es la triste realidad!

¿Y no habrá compasión, no habrá quien tienda una mirada á esta clase tan digna, tan honrada, tan necesaria al comercio y á la prosperidad de los pueblos? Y en esta época de cultura y de adelantos, ¿no habrá quien procure mejorar la condición de los pilotos mercantes? ¿Y no llegará á considerarse á estos hombres como deben serlo? No lo creemos, no lo podemos ni debemos creer. Los elementos de riqueza que van continuamente aumentando, el desarrollo que va adquiriendo el comercio, la vida que nuevamente se ve cobrar á nuestros puertos, la animación que ya reina en nuestras plazas mercantiles, y esos mil y mil veneros de prosperidad que aparecen en nuestro suelo, serán para los pilotos mercantes productivos, puesto que es muy de esperar que se atienda á sus virtudes y á los esfuerzos que hacen en bien del comercio. Es para los navieros esta una cuestión de decoro, una cuestión de moralidad y de interés particular. Si cuando se aumenta el tráfico, se aumenta la riqueza, y cuando esta crece, crecen las necesidades, llegará ocasión en que nadie quiera ser piloto, si á tan grandes sacrificios y á destinos tan altos no se recompensa de una manera mas noble y digna.

Terminamos por hoy, ofreciendo para otro número ocuparnos de los medios que á nuestro juicio pueden emplearse por los particulares y por el gobierno de S. M., para elevar á donde corresponde la importancia merecida por los pilotos mercantes.

*El secretario de la redacción.*

JUAN CERRILLO VIDAL.

Los periódicos y las correspondencias de Gibraltar, continúan inventando noticias que desvirtúan y rebajan los triunfos de nuestro ejército. Ya son falsas victorias de los moros, ya combates imaginarios en que la suerte de las armas queda indecisa, ya pérdidas de banderas españolas no recuperadas, ó ya desastres sin cuento y sin reparo sufridos por las tropas cristianas.

No podemos comprender si lo que mueve á los ingleses implantados en nuestra Península á tratarnos de esa manera, es la rabia del despecho, ó el aguijón de la envidia. Francamente, creemos que una ú otra causa son tan innobles como ridículas. Si á la Inglaterra, por bien de su comercio, conviene el estado semi-bárbaro de los árabes de Marruecos, si su deseo es que esta nación de piratas no conozca jamás los principios de la civilización europea, si la es necesario para la existencia de su Gibraltar, nuestro algún día, el que la España no tenga importancia al otro lado del Estrecho, ¿hay motivo para que de una manera tan absurda, quieran desprestigiarlos á los ojos del mundo civilizado, unos cuantos individuos de la orgullosa y egoísta Gran Bretaña?

Por otra parte, si es una exagerada envidia de nuestras victorias la causa de los denuestos que sufrimos, ¿quieren decirnos los marroquífilos de bajo el Peñón, si se generosa y noble su conducta? ¿Quién ha sido jamás tan admirador de los triunfos de Inglaterra como nosotros? ¿Quién mejor que España la ha acompañado con sus votos en la cuestión de justicia de la Turquía y en la de civilización de la India? ¿Quién con mayor placer que nuestra nación la ayudaría, si á ello alcanzaran sus fuerzas, en la cuestión de honra de la China? Sean justos los que no quieren concedernos, ni la bondad de nuestra causa, ni la ventaja de nuestras armas en Marruecos, y consideren que España pasa por alto las maquinaciones tenebrosas que eternamente se patentizan, revelando, no solo la falta de apoyo de los ingleses á nuestras colonias, sino las asechanzas que contra ellas se dirigen, y el afán manifiesto ó por lo menos aparente de empequeñecer ó destruir nuestra fuerza, no tan menguada como se supone, al otro lado de los mares.

Además, si creen los periódicos amigos de los marroquíes en Gibraltar y otros puntos ingleses, que no nos asiste la razón en la guerra de África, ¿por qué no esponen sus argumentos, rebaten los nuestros y abren franca liza, en que se discutan las ideas y se sustenten las teorías suyas y nuestras? ¿Creen por ventura, que es digno y justo herir la gloria militar de una nación, que es su honra y su vida cuando se halla empeñada en una guerra santa, morder con saña los triunfos de sus soldados, y poner en el ridículo mas grande, los hechos heroicos de tantos valientes? Por bien suyo, aconsejamos á esa nación amiga, siempre menos hoy sensata, que deje de ver en la guerra que sostenemos con las hordas africanas su propio interés, y respete el nuestro, pues pudiera suceder que algún día, acordándonos de las noticias falsas de Gibraltar, diésemos otras en nuestros periódicos, que no conviniesen á las armas inglesas.

En la Gaceta del 13 de este mes, se publica una real orden del ministerio de la Guerra y de Ultramar, fecha 13 de noviembre último, por la cual se dispone la cancelación de la escritura otorgada en 18 de abril de 1857, por el representante de la casa de Gauthier hermanos y

Compañía de París y el gobierno español, para la conducción de la correspondencia entre la Península y las islas de Cuba y Puerto Rico. Por la misma real orden, queda multada la casa extranjera en 10.000 pesos que se deben descontar de la fianza de 600.000 rs. que tiene consignada en la Caja general de Depósitos para responder del cumplimiento del contrato, y cuyo resto le será devuelto.

Las causas que han dado margen á una resolución semejante, son el no haber cumplido la casa contratante con el pliego de condiciones aprobado por S. M. al efecto. Repetidas faltas al convenio estipulado por los hermanos Gauthier han obligado al gobierno español á no respetar las consideraciones que se tienen generalmente al crédito de tan recomendable casa. El gobierno, atendiendo como siempre, mas al interés nacional y al del servicio público, que al nombre de los célebres banqueros de París, no se ha detenido un momento en rescindir un contrato en que se habian ocasionado perjuicios al Estado. Merece por tanto nuestros elogios, mucho mas, cuando semejante hecho lo es de moralidad y muy alta, si se recuerdan ciertas aficiones á transigir, con daño grave para la nación, en negocios de esta naturaleza.

El ministerio de Marina y la junta consultiva de la Armada, así como los capitanes generales de las islas de Cuba y Puerto Rico, han manifestado con motivo de este expediente que ha llegado ya el día de que en todos los ramos de la administración pública se destierren los frecuentes abusos y hasta los escándalos de otro tiempo.

Nuestros corresponsales de los puertos y provincias marítimas, nos dirigen constantemente comunicaciones muy espresivas, por efecto de la actitud que espontáneamente hemos tomado en defensa de nuestra benemérita clase de pilotos mercantes. En el número de hoy empezamos á esplanar nuestras ideas sobre un particular que tanto interés debe escitar y ha promovido en nuestras provincias marítimas. Damos las gracias al *Cartagines* y demas periódicos de los puertos, por la justicia que han hecho á nuestros sentimientos en sus halagüeñas comunicaciones.

Imposible nos sería dar cabida en nuestras columnas á todas las comunicaciones instructivas que nos dirigen, y así es que para complacer á nuestros favorecedores, hemos preferido condensar todos los antecedentes que vayamos recibiendo para formar un compacto juicio de tan importante cuestión.

Solo si debemos advertir á nuestros amigos oficiales particulares, que nuestro objeto, al interesarnos por la suerte y porvenir de los pilotos mercantes, no ha sido inerepar al gobierno, que ningun compromiso tiene contraído con la espresada clase, no obstante conocerlo mucho que pudiera hacer en su favor, utilizándola en casos dados, con lo cual además de darse un gran paso progresivo que le agradeceríamos mucho, se contendrían hasta cierto punto las ambiciones exageradas de los navieros, respecto á la clase de pilotos mercantes.

No olvide el gobierno que tenemos presente la historia de nuestras guerras marítimas; tambien que tenemos posesiones riquísimas que conservar bajo la ardiente zona tórrida, y que uno de los elementos de fuerza mas poderosos con que cuenta España en casos determinados, como ha acontecido otras veces, es el de la autorización de patentes de corso, cuyos resultados son célebres, y para lo cual nadie puede negar á nuestros pilotos mercantes su idoneidad.

Llamamos la atención de nuestros lectores sobre el real decreto que aparece en su lugar relativo á la construcción de 900 cañes de hierro para los batallones de infantería de marina. En él se manifiesta el deseo del actual ministro del ramo al procurar para los cuerpos que están bajo su dependencia todas aquellas ventajas á que son acreedores. El prescindir de las formalidades establecidas para las contrataciones con el Estado, reconoce sin duda por causa la premura con que debe atenderse á aquel servicio y las circunstancias especiales al contratarlo.

Creemos que este curioso trabajo que ofrece la GACETA DE LA MARINA á sus suscritores, será leído con gusto por la generalidad.

Buques que se han construido en nuestros Arsenales durante el Reinado de Doña Isabel II.

| Buques.           | Nombres.              | Años que se votaron al agua. | Portes.       | Caballos de fuerza los que son de vapor. |
|-------------------|-----------------------|------------------------------|---------------|------------------------------------------|
| Vapor.            | Lepanto.              | 1846                         | 2             | 200                                      |
| Corbeta.          | Mazarredo.            | 1848                         | 16            | »                                        |
| Bergantín.        | Valdes.               | 1849                         | 16            | »                                        |
| Idem.             | Galiano.              | 1850                         | 16            | »                                        |
| Goleta.           | Cruz.                 | 1850                         | 7             | »                                        |
| Urca.             | Sta. María.           | 1850                         | 4 (1000 ton.) | »                                        |
| Idem.             | Marigalante.          | 1850                         | 2 (800 ton.)  | »                                        |
| Vapor.            | 2.º Pizarro.          | 1851                         | 6             | 350                                      |
| Navío.            | Reina Isabel II.      | 1852                         | 86            | »                                        |
| Vapor.            | Hernán Cortés.        | 1854                         | 6             | 350                                      |
| Idem.             | Vasco Nuñez de Balb.  | 1855                         | 6             | 350                                      |
| Fragata (hélice). | Princesa de Asturias. | 1857                         | 50            | 360                                      |
| Goleta (hélice).  | Buena Ventura.        | 1857                         | 2             | 80                                       |
| Idem (hélice).    | Concordia.            | 1858                         | 2             | 80                                       |
| Idem (hélice).    | Consuelo.             | 1858                         | 4             | 200                                      |
| Idem (hélice).    | Virgen de Cobadonga.  | 1859                         | 2             | 80                                       |

NOTA. Existen en grada las fragatas *Concepción* y *Triunfo* y la corbeta *Príncipe Alfonso*, todos de hélice.

Arsenal del Ferrol.

|                       |                            |      |               |     |
|-----------------------|----------------------------|------|---------------|-----|
| Fragata.....          | Cortés.....                | 1836 | 40            | 150 |
| Idem.....             | Isabel II.....             | 1836 | 40            | 150 |
| Idem.....             | Cristina.....              | 1837 | 50            | 350 |
| Idem.....             | Ferrolana.....             | 1848 | 30            | 150 |
| Bergantin.....        | Pelayo.....                | 1849 | 16            | 80  |
| Vapor.....            | 1.° Narvaez.....           | 1850 | 2             | 150 |
| Idem.....             | D. Jorge Juan.....         | 1850 | 6             | 350 |
| Bergantin.....        | Alcedo.....                | 1851 | 16            | 80  |
| Vapor.....            | D. Antonio de Ulloa.....   | 1851 | 6             | 350 |
| Urca.....             | Niña.....                  | 1851 | 4 (1000 ton.) | »   |
| Navio.....            | Rey Francisco de Asis..... | 1853 | 84            | »   |
| Fragata.....          | Bailen.....                | 1854 | 40            | »   |
| Goleta (hélice).....  | Santa Teresa.....          | 1856 | 2             | 80  |
| Fragata (hélice)..... | Berenguela.....            | 1857 | 37            | 360 |
| Corbeta (hélice)..... | 2.° Narvaez.....           | 1857 | 3             | 160 |
| Goleta (hélice).....  | Rosalía.....               | 1858 | 2             | 80  |
| Fragata (hélice)..... | Blanca.....                | 1859 | 37            | 360 |

NOTA. Además existen en grada, el navio *Príncipe*, las fragatas *Lealtad* y *Patrocinio*, las corbetas *Circe* y *Sta. Lucia* y la goleta *Caridad*, todos buques de hélice.

Arsenal de Cartagena.

|                       |                       |      |              |     |
|-----------------------|-----------------------|------|--------------|-----|
| Bergantin.....        | Sepon.....            | 1849 | 12           | »   |
| Idem.....             | Gravina.....          | 1850 | 16           | »   |
| Urca.....             | Pinta.....            | 1851 | 2 (800 ton.) | »   |
| Vapor.....            | Liniers.....          | 1855 | 2            | 120 |
| Goleta (hélice).....  | Isabel Francisca..... | 1856 | 2            | 80  |
| Fragata (hélice)..... | Petronila.....        | 1857 | 37           | 300 |
| Goleta (hélice).....  | Edetana.....          | 1858 | 2            | 80  |
| Idem (hélice).....    | Céres.....            | 1859 | 2            | 80  |

NOTA. Además existen en grada la fragata *Carmen* y goleta *Vencedora*, ambos de hélice.

Arsenal de la Habana.

|                |                         |      |    |     |
|----------------|-------------------------|------|----|-----|
| Bergantin..... | Habanero.....           | 1843 | 18 | »   |
| Corbeta.....   | Luisa Fernanda.....     | 1844 | 24 | »   |
| Vapor.....     | D. Juan de Austria..... | 1849 | 2  | 100 |

Se han comprado en los puertos de España y en el extranjero los buques siguientes durante la espresada época.

| Buques y nombres.                              | Parajes donde se adquirieron. | Años en que se verificó. | Portes.   | Caballos. |
|------------------------------------------------|-------------------------------|--------------------------|-----------|-----------|
| Vapor Isabel II.....                           | Lisboa y era inglés.          | 1834                     | 6         | 160       |
| Goleta Isabel II, luego pailebot gaditano..... | Inglaterra.....               | 1835                     | 1         | »         |
| Vapor Mazeppa.....                             | Inglaterra.....               | 1836                     | 2         | 80        |
| Bergantin goleta Cons- titucion.....           | Francia.....                  | 1836                     | 10        | »         |
| Bergantin Héroe.....                           | Cádiz.....                    | 1838                     | 12        | »         |
| Idem Pluton.....                               | Cádiz.....                    | 1838                     | 12        | »         |
| Bergantin goleta Gue- taria.....               | Mundaca (apresado)            | 1839                     | 3         | »         |
| Bergantin Nervion.....                         | Bayona (Francia)...           | 1839                     | 16        | »         |
| Vapor Isabel II, luego Santa Isabel.....       | Francia.....                  | 1840                     | 4         | 160       |
| Vapor Peninsula.....                           | Cádiz.....                    | 1843                     | 2         | 70        |
| Idem Andaluz.....                              | Sevilla.....                  | 1843                     | 1         | 40        |
| Vapor Regente, despues Bazan.....              | Estados-Unidos.....           | 1840                     | 5         | 160       |
| Idem Congreso.....                             | Idem.....                     | 1840                     | 5         | 160       |
| Corbeta Venus.....                             | Ferrol.....                   | 1843                     | 20        | »         |
| Fragata Villa de Bilbao.                       | Inglaterra.....               | 1845                     | 30        | »         |
| Vapor Vigilante.....                           | Inglaterra.....               | 1845                     | 2         | 120       |
| Idem Vulcano.....                              | Idem.....                     | 1845                     | 4         | 200       |
| Idem Piles.....                                | Cádiz.....                    | 1845                     | 2         | 140       |
| Idem Castilla.....                             | Habana.....                   | 1846                     | 5         | 300       |
| Idem Leon.....                                 | Idem.....                     | 1846                     | 4         | 230       |
| Idem Alerta.....                               | Pasajes.....                  | 1846                     | 2         | 120       |
| Idem Blasco de Garay.                          | Inglaterra.....               | 1846                     | 6         | 350       |
| Idem Reina de Castilla.                        | Inglaterra.....               | 1846                     | 2         | 160       |
| Idem Volador.....                              | Pasajes.....                  | 1846                     | 12        | »         |
| Idem Ligero.....                               | Idem.....                     | 1846                     | 12        | »         |
| Idem Elcano.....                               | Inglaterra.....               | 1846                     | 2         | 100       |
| Idem Magallanes.....                           | Idem.....                     | 1846                     | 2         | 100       |
| Idem Colon.....                                | Idem.....                     | 1849                     | 6         | 350       |
| Idem primer Pizarro.....                       | Idem.....                     | 1849                     | 6         | 350       |
| Idem Isabel II.....                            | Idem.....                     | 1850                     | 16        | 500       |
| Idem Francisco de Asis.                        | Idem.....                     | 1850                     | 16        | 500       |
| Idem Isabel la Católica.                       | Idem.....                     | 1850                     | 16        | 500       |
| Idem Fernando el Cató- lico.....               | Idem.....                     | 1850                     | 16        | 500       |
| Idem Conde de Regla.                           | Idem.....                     | 1850                     | Trasporte | 300       |
| Idem Velasco.....                              | Idem.....                     | 1850                     | Id.       | 450       |
| Idem Conde del Vena- dito.....                 | Idem.....                     | 1851                     | 2         | 120       |
| Idem Neptuno.....                              | Idem.....                     | 1851                     | 2         | 120       |
| Idem Guadalquivir.....                         | Idem.....                     | 1851                     | 2         | 100       |
| Idem General Lexo.....                         | Idem.....                     | 1851                     | 2         | 100       |
| Idem General Alava.....                        | Idem.....                     | 1859                     | Trasporte | 350       |
| Idem San Quintín.....                          | Idem.....                     | 1859                     | Id.       | 300       |
| Idem San Francisco de Borja.....               | Idem.....                     | 1859                     | Id.       | 300       |
| Idem Patiño.....                               | Idem.....                     | 1859                     | Id.       | 160       |
| Idem Marques de la Vic- toria.....             | Idem.....                     | 1859                     | Id.       | 160       |
| Idem Malespina.....                            | Idem.....                     | 1859                     | Id.       | 160       |
| Idem General Esgañó.....                       | Idem.....                     | 1859                     | Id.       | 160       |
| Idem San Antonio.....                          | Idem.....                     | 1859                     | Id.       | 90        |
| Idem Ferrol.....                               | Idem.....                     | 1859                     | Id.       | 90        |

DIARIO DE LA GUERRA DE AFRICA.

(Continuación).  
**Diciembre.** 8. El general Prim ejecuta un movimiento sobre Tetuan, protegiendo los trabajos para limpiar y ha- cer practicable el camino desde el Serrallo á aquel punto.  
 9. El enemigo, con fuerza de 10,000 hombres, ataca los reductos al frente del campamento español. Es rechazado con mucha pérdida por el segundo cuer- po de ejército al mando del general Zabala. Las bajas de los españoles consisten en 81 muertos y 324 heridos y contusos.  
 11. El general Ros de Olano con el tercer cuerpo de ejército se hace á la vela en Málaga para el Africa.  
 12. En un movimiento ejecutado por el general Prim sobre el camino de Tetuan es molestado en la re- taguardia de su division por los moros. Algunos batallones del primer cuerpo de ejército los recha- zan victoriosamente.  
 Desembarca en Ceuta el tercer cuerpo de ejército.

(Continuará.)

NOTICIAS MARÍTIMAS.

Por real órder de 3 del actual se ha nombrado al te- niente coronel de artillería de marina, destinado en la escala de la reserva, D. Juan Bobadilla y Benitez, para encargarse del archivo general de los cuerpos militares de la Armada.

CORRESPONDENCIA DE LA GACETA DE LA MARINA.

Ferrol 7 de diciembre.

Consecuente con mi propósito de tener á V. al corriente de cuanto de interesante pueda ocurrir en este departamento; pon- go en su conocimiento que ayer ha salido de este puerto el va- por de guerra *Colon* para Cádiz; lleva 200 marineros de trasporte, 304 remos, 3 cañones de á 32, 350 carabinas y otros pertrechos. En la Coruña debe recibir 100 soldados, y continuar al punto de su destino.

Esto es por hoy lo que de nuevo se ocurre en este departa- mento, quedando en el aviso de comunicar á V. cuantas inci- dencias se ofrezcan.

NOTICIAS GENERALES.

La espantosa tormenta que el día 2 se experimentó en las costas de Vizcaya, produjo desastres marítimos, de que empe- zamos á tener noticia. Varios buques que se hallaban sobre aquellas costas, tuvieron que echarse afuera y sufrir el tempo- ral, excepto aquellos que pudieron ganar los puertos, aun á riesgo de esponderse mucho, ó los que hayan tenido peores re- sultados. Un buque noruego cargado de tablonés, que venia con destino á Bilbao, asaltado por el huracan fué echado á la costa cerca del cabo Machichaco, habiéndose salvado su tripulacion casi milagrosamente. La carga de este buque se hallaba asegu- rada en la compañía *Union*, por 70,000 rs. Se habla tambien de una fragata, que despues de haber dado la vela desde un puerto no muy distante del de Bilbao, fué arrollada por la tempestad, sin que se sepa su paradero. En Elanchove parece que tambien han sido echados á la costa dos buques pequeños.

El vapor español *Blasco de Garay* ha tenido ocasion de prestar un brillante servicio á la humanidad. Dirigiase este buque, se- gun refieren, á *La Gaceta militar* en carta de la Habana, desde este punto al puerto de la Guaira, cuando al pasar por la An- guria apresó un bergantin negrero con 450 ó 550 bozales, á los que desembarcó en el próximo puerto de Nuevitás.

Dícese que hubo un motin en el Orage de ida á Africa del bar- co negrero, pereciendo asesinados el capitán y su segundo, y que tratando los tripulantes de hacer lo mismo con el piloto, al enfrenar de regreso las costas de la isla de Cuba, tuvo la suerte el designado por tercer victima de divisar próximo nuestro bu- que de guerra, quien acudiendo al momento le libertó de una muerte cierta.

D. Juan Giro, del comercio de Málaga, ha entregado diez camas surtidas de todo lo necesario, con destino á los hospitales de sangre de aquella plaza. Además ha cedido una magnífica casa de recreo que posee en el paseo de Reding, provista de ca- mas suficientes para que sirva de hospital á los oficiales heridos que en ella puedan ser acomodados.

La junta de beneficencia de Sanlúcar de Barrameda, se ha ofrecido á recibir 100 heridos de la guerra en su establecimiento de la Misericordia. La mayor parte de los profesores de medici- na de dicha ciudad se han prestado voluntariamente á asistir á dicho hospital, sin remuneración alguna á los heridos; otro tan- to han heecho los cirujanos sangradores. La misma junta indica que si el gobierno quisiera aumentar el número de los heridos que enviase á dicha ciudad, pudiera disponer de la aduana de Bonanza, ó del cuartel de Santiago, en cuyos edificios caben mas de 1,000 camas. Para este caso se presta la citada junta á trabajar en la instalacion y ejercicio del hospital ú hospitales que se formen, prometiendo que el vecindario hará los colcho- nes, sábanas y demas que se necesite.

El deseo de prever cualquier circunstancia inesperada que en el estado sanitario del ejército pudiera presentarse por efecto de los récios temporales que desde los primeros dias de diciem- bre se sintieron en el campamento, hizo que por real órden del

2 se previniese á la administracion militar la inmediata remisió á Algeciras de 2,500 camas. El mismo dia salieron par el tren- correo 500 colchones, 300 almohadas y 800 sábanas. El 3; 200 colchones, 200 almohadas, 600 sábanas y 200 fundas de almoha- das. El 3 y 4, por tren especial, 9,000 tablas, 6,000 banquillos, 5,000 jergones, 1,875 colchones, 1,420 almohadas, 5,600 sába- nas y 2,800 cabezales. Y el dia 5 por el tren-correo, 140 colcho- nes y 600 almohodas. Resulta, pues, haberse remitido en tres dias á Alicante, por trenes especiales ó por los del correo, 9,000 tablas, 6,000 banquillos, 3,000 jergones, 2,715 colchones, 2,720 almohadas, 7,000 sábanas, 2,800 cabezales y 200 fundas de al- mohadas para camas de oficiales.

Junto al puerto de Arrabida en la playa de Alpertuchel, en Portugal, ha naufragado el buque español *Jóven Clementina*, pro- cedente de Villagarcía, con cargo de maíz, etc. Se salvó la tri- pulacion.

Es seguro que por ahora no se aumentará con nuevas divisio- nes nuestro ejército de Africa; lo que se está haciendo es re- forzar todos los batallones de que se componen sus actuales bri- gadas con los soldados licenciados que quieran reengancharse y los que se presten á ir voluntarios de los cuerpos de milicias provinciales y de línea que se hallan en la Península.

Un capitán de cazadores de las Navas escribe estas cortas lí- neas desde el Serrallo: «Volvia de dar una entusiasta carga á la bayoneta, cuando el general en jefe acercándose, me dijo: «tiene V. el grado de comandante.» No es el único ejemplo del acierto con que premia el conde de Lucena, añade la *Gaceta militar* al publicar este hecho.

En concepto de la *Gaceta militar*, la accion del 30 ha sido la mas importante de las que hasta ahora se han dado, ya se con- sidere estratégicamente, ya por sus resultados.

Todas las correspondencias que se siguen recibiendo del otro lado del Estrecho, insisten en asegurar que las pérdidas de los moros el dia 30 fueron de 6 á 8,000 hombres.

El 30 del mes último salió del puerto de Santander, con des- tino á la pesca, una barquilla tripulada por cuatro hombres, y á consecuencia de la cerrazon de la noche desapareció, sin que á estas horas se tenga noticia alguna de su paradero. Los tripulan- tes eran vecinos de este puerto.

Al segundo cuerpo de ejército se le entregaron en Cádiz, an- tes de embarcarse, nueve millones de reales de las remesas lle- gadas á aquella tesorería de las de Almería, Córdoba, Alicante, Huelva y Valencia.

S. M. la Reina, que sigue con grandísimo interes todos los mo- vimientos y todos los triunfos de nuestro ejército en Africa, ape- nas tuvo el sábado noticia del brillante encuentro sostenido por las tropas del segundo cuerpo de ejército en el día 9, llamó al señor presidente interino del Consejo, y le encargó que dirigiera un telegrama al general en jefe, manifestándole su satisfaccion por el nuevo triunfo alcanzado, satisfaccion de que deseaba hi- ciese partícipe al ejército. Parece que en dicho parte telegráfico se dice por encargo especial de S. M. la Reina, apoyado por su augusto esposo, que sabia bien al confiarle el mando del ejérci- to, que corresponderia plenamente á la confianza en él depo- sitada.

Tan espresivas y delicadas palabras habrán acrecentado el entusiasmo de nuestros valientes, y del caudillo que los dirige.

El rey de Cerdeña se ha dignado dar una prueba de su apre- cio á los oficiales españoles que compusieron la comision mili- tar española en la última guerra de Italia. El general Lamármo- ra, presidente del Consejo, y el ministro de Negocios extranjeros de Cerdeña, al dar parte de este deseo á nuestro representante en Turin, Sr. de Coello, llevaron su galanteria hasta consultar- le sobre las condecoraciones del reino de Saboya que le seria mas grato ver conferidas á sus compatriotas.

El coronel O'Ryan ha sido propuesto para comendador de San Mauricio, y los comandantes Lopez Dominguez, Coello y capi- tán O'Donnell, para oficiales de la misma ilustre órden. Todos estos bizarros militares hacen hoy la guerra de Marruecos, en la que han pedido acompañarlos varios oficiales piemonteses.

El día 3, segun dice una carta fechada en Ceuta el 4, se si- tuaron algunos buques pequeños y lanchas cañoneras frente á una cañada que hay como á tres millas al Sudeste de aquella plaza, é hicieron varios disparos de bala y granada á los grupos de moros que se veían. El dia anterior habia salido la goleta cañonera *Rosalía* con algunos oficiales de estado mayor para sa- car vistas de Tetuan. Al llegar cerca del castillo, los moros hi- cieron algunos disparos desde la bateria adyacente: todos fueron de tan buen alcance y escelente direccion, que la bala de uno pasó entre los palos mayor y trinquete. Este es el sitio donde se halla la chimenea, y poco faltó para darle, lo cual viene á pro- bar que no tienen tan malos artilleros como se creia, y sobre todo, que conocen los sitios mas flacos de un buque.

En el Cabo de Buena Esperanza ha habido muchos naufragios, segun las últimas noticias. En la ciudad del Cabo, pensaban le- vantar una estatua al gobernador sir Jorge Grey. La construc- cion del ferro-carril á Wellington adelantaba, y para el mes de febrero esperaban entregar 21 millas á la explotacion.

Han tenido buen éxito el jueves pasado los experimentos de una clase nueva de proyectiles en Inglaterra, que son especies de bombas de hierro colado. La cañonera *Stork* disparó uno solo á la fragata *Undaunted*, y el efecto fué sorprendente; pues al in- stante empezó á arder y se sumergió á los pocos momentos.

El comandante de la marina inglesa Guillermo Walford, que era oficial en el *Bollersphon*, cuando Napoleon I se entregó á los

ingleses en dicho buque en julio de 1815, acaba de morir en Spewieh a los setenta años de edad.

En los astilleros de Stokolmo, dice el *Globo*, hay un vapor de guerra destinado á navegar por los rios de la India, cuyas proporciones son escepcionales. Tiene de largo 375 pies, y solo 46 de ancho. Es el vapor fluvial de mayores dimensiones que existe en el mundo. Sus máquinas tienen la fuerza de 200 caballos, y con sus ruedas avanzará con una rapidez de 12 millas por hora. Puede llevar cómodamente 800 hombres. Su ventilacion es perfecta, y la cubierta estará abrigada desde proa á popa por una inmensa tienda de campaña. Podrá penetrar por los sitios en donde el agua tenga poco fondo, y se harán con él ensayos en el Támesis.

El príncipe Joinville visitó la semana anterior el coloso de los mares, el vapor *Gran Oriental*.

Entre los efectos salvados del incendio del vapor *Génova*, se encuentra una caja conteniendo un millon y seiscientos mil rs.

A juzgar por lo que dice una correspondencia de Ceuta que inserta un colega gaditano, dentro de Tetuan hay sobre 4,000 beduinos, y M. J. Drummond Hay, encargado de negocios de Inglaterra, se encuentra aun en Tánger.

En Tetuan hubo mucha alarma el día 27, pues se creyó que el fuego de la escuadra francesa, que duró tres horas, era de los españoles y que nuestras tropas iban á hacer un desembarco. Las kabilas inmediatas y una parte de la poblacion tomaron las armas y se dirigieron hácia el fuerte de Martín.

El buque ingles *Emily Wilde*, salió huyendo de Mazagan porque, al querer su tripulacion saltar en tierra, fué despedida á tiros por los moros, á causa de que un jefe de ellos estaba quejoso por no haber recibido regalos. El almirante de la escuadra inglesa surta en Gibráitar, ha tomado declaraciones á los conecdores del suceso. Es de suponer que no tenga ulteriores resultados, y habrá sido una mala inteligencia, incapaz de alterar las buenas relaciones de amistad que existen entre los súbditos de la Gran Bretaña y los del emperador de Marruecos.

El *Constitucional* y *La Palma* anuncian que el Sr. D. Pedro Victor y Pico, comisario régio del banco de Cádiz, ha hecho un donativo de 10,000 rs. para la guerra de Africa.

Dice el *Salubense*:

Nuestro apreciable colega *El Correo de Andalucía*, diario de Málaga, dice en su último número que por aquella ciudad corria la voz de haberse perdido con el vapor *Génova*, echado á pique por el incendio ocurrido en dicho puerto há pocos días, las magnificas acémilas regaladas por nuestra Excm. Diputacion provincial. Como es muy posible que nuestros colegas de la corte copien esta noticia, debemos rectificarla asegurando no ser cierta, pues precisamente el día mismo de aquel siniestro se embarcaban nuestras acémilas en el puerto de Alicante.

La expedicion franco-hispana de Cochinchina seguia bien en 3 de octubre y en buenas relaciones con los naturales, en quienes ha hecho una impresion profunda la reciente derrota de su ejército. Estaban muy creídos, por sugerencias de los mandarines, de que los europeos iban á retirarse de aquel pais.

El navío frances almirante *Bretagne* recibió en el bombardeo de Tetuan una bala de cañon, que tiene en el casco aun sin extraer: le rompieron un mastelero é hirieron un hombre; y al *San Luis* le entraron dos balas.

Por cartas y despachos telegráficos se ha recibido la satisfactoria noticia de que mejoraba visiblemente el estado sanitario de las tropas acampadas fuera de Ceuta, que no dejaban de manifestar su deseo de volver á entrar en combate con los moros.

Dícese que el vapor *Catalan*, de la limpia del puerto de Málaga, en su viaje á Ceuta, empezó á hacer agua, teniendo que detenerse en Marbella donde á la sazón se encuentra.

El domingo arrojó el mar por la playa de la Pescadería varias acémilas muertas, de las que traia el vapor *Génova*: al instante dispuso la autoridad local fuesen enterradas, como se verificó sin dilacion.

Siguen ingresando voluntarios en el batallon de Ciudad-Rodrigo. Apenas pasa un día sin que se alistén bajo su bandera jóvenes de distintas familias de esta capital, y otro tanto sucede en los demas cuerpos residentes en Málaga. La popularidad de la guerra de Africa sobrepaja á lo mucho que se esperaba de nuestros entusiastas compatriotas.

## SECCION OFICIAL.

### MINISTERIO DE MARINA.

#### REAL DECRETO.

Atendiendo á la necesidad urgente de proveer á los batallones de infantería de 900 catres de hierro y efectos de cama para los mismos, de conformidad con el parecer emitido por la seccion de Guerra y Marina del Consejo de Estado y de acuerdo de mi Consejo de ministros, vengo en autorizar al de Marina para contratar, sin las formalidades de subasta pública, los catres y útiles mencionados, por hallarse comprendido el presente caso en la escepcion 7.ª del art. 6.º de mi real decreto de 27 de febrero de 1852.

Dado en palacio á siete de diciembre de mil ochocientos cincuenta y nueve.—Está rubricado de la real mano.—El ministro de Marina, José Mac-Crohon.

#### Secretaría.

Debiendo proveerse por medio de oposicion una plaza de escribiente en este ministerio, dotada con 3,000 reales vellon anuales, los interesados que aspiren á ella deberán presentar sus solicitudes escritas de su propia letra hasta el 18 del actual, acompañando á ellas certificaciones justificadas que acrediten hallarse adornados

de los conocimientos de aritmética y gramática castellana, de cuyas materias serán examinados, así como de leer y escribir correctamente el dia en que se verifique el acto, que será el 19 del presente en el edificio que ocupa este referido ministerio; bajo el concepto de que en igualdad de circunstancias serán preferidos los que tengan prestados servicios al Estado ó reunan otros conocimientos mas de los que se exigen para ser admitidos.

Madrid 3 de diciembre de 1859.—El oficial primero, Salvador María de Ory.

### DIRECCION DE HIDROGRAFIA.

Con presencia de noticias oficiales, comunicadas á esta Direccion por el ministerio de Marina, se publican los siguientes:

#### AVISOS A LOS NAVEGANTES.

##### COSTA N. DE FRANCIA.

Valiza de luz en las inmediaciones de Calais.

El ministerio imperial de obras públicas de Francia avisa á los navegantes, que desde el 15 de diciembre del corriente año, debe haberse encendido, y continuará alumbrando en lo sucesivo todas las noches, la luz de la valiza de hierro establecida en la parte mas saliente de la playa á una milla de la costa de *Punta de Walde*, próximamente 3½ millas al N. 73°. E del faro de Calais.

La luz es fija, de color natural, variada por un destello rojo cada 20", sin eclipses; el destello durará 4", y 16" la claridad de color natural.

El foco luminoso se eleva 10,51 sobre el nivel de pleamar de sizigias, y podrá avistarse á la distancia de 10 millas.

Esta valiza será de mucha utilidad para guiar al navegante cuando esté cubierta la playa, pero queda en seco en bajamar de mareas vivas ordinarias. Su situacion geográfica es la siguiente:

Latitud..... 50°.39'.45".N.

Longitud... 8.. 7.20 ..E.

Variacion en 1859—20°.45".NO.

Océano ATLÁNTICO SEPTENTRIONAL.

Costas de los Estados-Unidos.

La Comision para el alumbrado marítimo de las espresadas costas ha publicado las siguientes noticias:

Faro en cabo Lookout.—Carolina del Norte.

En 1.º de noviembre del corriente año debe haberse encendido la luz del faro recientemente construido en el mencionado cabo.

La luz es fija, de color natural, elevada 47,53 sobre el nivel medio del mar, y se puede avistar en tiempo ordinario á la distancia de 22 millas.

El aparato de iluminacion es del sistema de Fresnel de primer orden.

La torre de ladrillos, pintada de color rojo con linterna de hierro, del mismo color, tiene la forma de un tronco de cono.

La habitacion de los torreros, que es una parte de la antigua torre, está pintada á fajas horizontales rojas y blancas, y la situacion geográfica asignada al faro, segun las cartas hidrográficas de los Estados-Unidos, es la siguiente:

Latitud..... 34°.37'.20".N.

Longitud... 70.18.25 ..O.

Luces suprimidas en las referidas costas.

Desde el precitado dia deben haberse suprimido las siguientes:

Costa de la Luisiana.

Bahia Barataria.—En el fuerte Livingston, parte E. de la isla Grand Terre.

Costa de Texas.

Corpus-Christi.—En la estremidad N. del escarpado.

Costa de la Carolina del Sur.

Puerto de Charleston.—Las dos valizas de luz de isla Morris.

Las demoras son magnéticas, y las longitudes se refieren al meridiano de San Fernando.

Madrid 7 de diciembre de 1859.—Francisco Chacon.

Segun noticias recibidas del ministerio de Fomento por conducto del de Marina, deben encenderse el 30 de diciembre corriente los nuevos faros siguientes:

MAR MEDITERRÁNEO.

Provincia de Barcelona.—Faro Barcelona.

Situado en el extremo del muelle del Este y en el centro de la cabeza donde arranca la escollera en construcion. Este faro reemplaza á la luz roja provisional que hoy existe.

Aparato catadióptrico de 4.º orden.

Luz fija, de color natural, variada con destellos rojos cada cuatro minutos.

Alcance en el estado ordinario de la atmósfera, 9 millas.

Latitud... 41°.22'.10".N.

Longitud... 8..23.11 ..E. de San Fernando.

Elevacion del foco luminoso sobre el nivel del mar 13 m2.

La torre es octagonal y de color de ladrillo; las cornisas, aristas y zócalo son encienias. Además se colocará una pequeña luz en un farol ordinario de cristales verdes y blancos en el extremo de la escollera en construcion, distante 270 metros, por ahora, del faro.

MAR CANTÁBRICO.

Provincia de Lugo.—Faro Isla Pancha.

Situado en dicha isla, la cual dista 30 brazas de la costa Oeste de la entrada de la ria de Rivedo.

Aparato dióptrico de 5.º orden.

Luz blanca y fija.

Alcance en el estado ordinario de la atmósfera, 9 millas.

Latitud... 43°.34'.40".N.

Longitud... 00.52.15 ..E. de San Fernando.

Elevacion del foco luminoso sobre el nivel del mar 24 m2.

Elevacion sobre el terreno 8 m8.

La torre descuelna 2,55 sobre la habitacion de los torreros; una y otra están pintadas de blanco con fajas ligeramente amarillas en las impostas y esquinas.

Al N. 20°.33'.E distancia 1,3 cables se halla el bajo *Panchorro* con 15 pies de agua, y al N. 61°.37'.E. distancia 3,3 cables el llamado *Arredo* con 50 pies en mareas bajas.

Las demoras son verdaderas.

Madrid 9 de diciembre de 1859.—Francisco Chacon.

## VARIEDADES.

UN EPISODIO DEL NAUFRAGIO DEL BUQUE MERCANTE HOLANDES

«LE CONSTANT.»

(Conclusion.)

—Si quieren matarnos, decíamos, cúmplase la voluntad de Dios. Por otra parte, poco tiempo hubiéramos podido resistir con la vida que hacia muchas semanas llevábamos.

Luego que desembarcamos, los japoneses llegaron y entraron en la chalupa, nos trajeron algunos víveres y nos remolcaron hasta un pequeño rio donde anclamos.

Poco despues compramos mas víveres en cambio de los objetos que se habian podido salvar en la chalupa: comenzamos á hablar con los japoneses por medio de gestos, y nos entendiamos bastante bien. Un accidente fortuito vino á mejorar nuestra situacion.

Uno de los isleños llevaba al pecho una oracion impresa en lengua holandesa; le preguntamos dónde habia adquirido aquel objeto, y nos dió á comprender que en Dory. Al oír pronunciar esta palabra nos alegramos mucho; porque en llegando á dicho puerto podríamos terminar el último acto del drama fantástico de que éramos tristes actores. Para conseguir esto usamos de astucia: les prometimos pagarles bien si querian acompañarnos á Dory, donde esperaríamos encontrar blancos, ó á lo menos hombres civilizados que nos diesen algun auxilio en la situacion en que nos hallábamos.

Nuestra proposicion fué aceptada. Cuatro dias despues partimos para Saueris y de allí para Ambaracan, donde nos vimos obligados á detenernos. Al cabo de cuatro dias que nos parecieron siglos, llegamos á Dory ó Dorea, donde encontramos al digno misionero M. Ottow. Felizmente acudió sin tardanza en nuestro auxilio, pues ya los negros se disponian á vendernos como esclavos, y sabe Dios la suerte que nos estaba reservada.

M. Ottow y su mujer nos recibieron con sin igual benevolencia; tuvieron con nosotros los mas solícitos cuidados, y nos asistieron como un padre y una madre asistirian á sus propios hijos.

El día de nuestra llegada, que fué el 28 de setiembre, ninguno de nosotros se hallaba en estado de dar diez pasos sin que le sostuvieran; teníamos los pies llenos de heridas; con mucha frecuencia habíamos estado mojados durante muchas horas, y la sed habia destruido nuestra salud.

¿Creeréis si os digo que hasta hemos comido pedazos de madera hecha rajas? Pues he aquí otro ejemplo de la situacion tan miserable en que nos hemos encontrado y que seguramente no habrá sufrido ningun ser humano. Un día cogí el cadáver de un ave de mar que flotaba sobre el Océano; estaba ya en putrefaccion y hormigueaban los gusanos: fué inmensa la alegría que nos causó aquel miserable y asqueroso manjar, que dividimos entre todos y que devoramos pareciendonos excelente. ¡Dios os libre de tener algun dia hambre como la que nosotros sufrimos!

Muy lentamente íbamos recobrando las fuerzas con grande alegría de M. Ottow; pero nuestros sufrimientos no habian terminado... las enfermedades no se hicieron esperar mucho; el 11 de octubre tributamos los últimos deberes al marino Binston, y teníamos enfermo con pocas esperanzas de vida al marino Juan Van den Burie; por último, dos dias despues caí yo enfermo, y de tanta gravedad, que he visto con mis propios ojos hacer dos féretros, uno para el marino y otro para mí.

Semejante espectáculo no era el mas á propósito para inspirarnos valor. Un letargo profundo en que estuvimos sumidos por espacio de tres ó cuatro dias, provocó una crisis en nuestra enfermedad y nos salvamos; pero como íbamos cayendo enfermos unos despues de otros, nos vimos obligados á detenernos muchos meses en la mision.

Luego que todos nos encontramos casi restablecidos, sentimos vivos deseos, muy naturales por cierto, de abandonar aquel suelo hospitalario y acercarnos á nuestra patria y familias, pero por desgracia en aquellos dias reinaba el monzon de Oeste, y este viento era desfavorable para ir á Ternate: á estos vientos acompañan siempre fuertes aguaceros, y hubiese sido una verdadera locura, en el estado de salud en que nos encontrábamos, ponernos á hacer una travesía en una pequeña chalupa.

El bueno y caritativo misionero nos trataba regiamente; pero no sabíamos como matar el tiempo; y nuestros recuerdos nos llamaban á las riberas en que habíamos visto la luz del día.

Durante seis meses y medio esperamos una ocasion cualquiera para trasladarnos á Ternate; pero como en todo este largo periodo no hubiese llegado ningun vapor, resolvimos aprovechar el monzon del Este que entonces soplabá para intentar la travesía. Mientras estuvimos en Dory vino otro misionero, M. Gysles, el cual con fraternidad verdaderamente cristiana compartió la carga de nuestra hospitalidad con la familia Ottow.

Por todo lo no firmado,

JUAN CERRILLO VIDAL.

Propietario y editor responsable.

D. JUAN CORRALES MATEOS.

MADRID, 1859.—Imp. de las Escuelas Pías, calle de Embajadores, núm. 49.