

# LA MARINA ESPAÑOLA

PERIÓDICO DE CIENCIAS É INTERESES MARÍTIMOS.

Número 2.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 MANANA ESPAÑOLA

Revista de la cultura y de la vida

Revista de la cultura y de la vida

Revista de la cultura y de la vida

Revista de la cultura y de la vida

Revista de la cultura y de la vida

MADRID

Revista de la cultura y de la vida

# LA MARINA ESPAÑOLA

PERIÓDICO DE CIENCIAS É INTERESES MARÍTIMOS.

Año I.

Madrid 12 de Noviembre de 1867.

Núm. 2.º

## CAUSAS QUE HAN IMPEDIDO

el pronto desarrollo de la Armada.

La marina española, que despues del combate de Trafalgar y por efecto de las convulsiones políticas de la nacion, dejó de figurar en el puesto que entre las primeras de Europa habia ocupado, siguió decayendo visiblemente en todo el primer tercio del presente siglo, hasta llegar á un extremo que hubiera sido difícil predecir, y que hoy mismo admira á todo el que, observando la favorable situación geográfica de la Península, la extension de sus costas, la bondad de sus puertos y la importancia de sus colonias, encuentra otras tantas demostraciones de la necesidad de fuerzas navales que las guarden y protejan.

Es un axioma admitido que «la marina, á la par que un elemento de poder, es un medio seguro de riqueza y prosperidad para las naciones:» así se ha visto constantemente que en las ménos favorecidas por la naturaleza en situación, se han hecho y hacen esfuerzos y sacrificios para sostenerla. Rusia, nacion continental de inmenso territorio, de costas que los hielos hacen inaccesibles la mayor parte del año, no ha fiado su integridad á los soldados, que cuenta por millones; por grandes que fueran las dificultades que se oponian á la conservacion de una escuadra que la hiciera figurar como potencia marítima, su perseverancia las ha vencido conservando su puesto. Prusia, sosteniendo recientemente dos guerras que tenian por fin su engrandecimiento, no lo creyó asegurado sin la posesion de una costa, y tal era su afán por conseguirla, que antes de consolidar sus conquistas territoriales, se ocupó preferentemente en establecer la institucion de las matrículas, en organizar sus nuevos puertos, en adquirir á cualquier precio buques blindados interin construye los que cree necesitar. Austria ha debido á su escuadra en Lisa la compensacion de las derrotas que en tierra sufrió. Los Estados-Uni-

dos concluyeron la gigantesca guerra civil que asolaba su suelo, más que con las armas con el riguroso bloqueo que privó á los confederados de elementos con que prolongar su heroica resistencia, y lo que esta hubiera sido á contar con algunas fuerzas navales, claramente lo dicen las hazañas del *Alabama*.

El axioma dicho, está, pues, fundado en la enseñanza de la historia universal, si no bastara la de Inglaterra para confirmarlo. No es la grandeza de las naciones la que da nacimiento á su poderío naval; es, por el contrario, la fuerza de mar la que contribuye en primer término á su importancia.

Desgraciadamente nuestra patria parece haber desconocido, ó cuando ménos olvidado, estos principios: la guerra de independencia de las Américas ofreció elocuente testimonio de ello: los buques de los insurgentes fueron en calidad y número superiores á los de la Metrópoli, y vinieron á bloquear nuestros puertos: resultado de la anulacion de la armada, que obraron de consuno el abandono y la penuria del Erario. Véanse los estados generales correspondientes al año de 1821 y sucesivos, y cuenta que en varios de estos figuran como buques hábiles algunos cuyas deplorables condiciones obligaron á convertirlos en leña, elevándose con ellos la suma total á diez ó doce de todos tamaños.

Como naturales consecuencias, el silencio y la tristeza sucedieron en los arsenales á la actividad y movimiento de la construccion de aquellos navíos que causaron la admiracion de Nelson, cuando despues del combate de San Vicente, desarbolados y en bandolas andaban más que los mejores de su escuadra. La maestranza que en ellos se ocupara, ó emigró á otros países, ó hubo de cambiar de industria, huyendo de la miseria en que la dejaba la falta absoluta de trabajo. Los suntuosos edificios destinados á obradores y almacenes quedaron en alberca, creció la yerba en las gradas derrui-

das; cegáronse los diques, ofreciendo aquellos establecimientos, en su conjunto, el aspecto de esas ruinas, que dan mudo testimonio de grandezas pasadas.

El brillante personal que por do quiera demostrara la superioridad de sus conocimientos, y la excelencia de su organizacion, desapareció igualmente desatendido.

Esta triste, pero verídica pintura de la marina á fines del primer tercio del siglo presente, se oscureció, si cabe, en los siete años de la guerra civil que conmovió la mayor parte de la Península. Absorta la atencion en sus alternativos resultados, ¿cómo llamarla hácia la necesidad de fuerzas navales? Y sin embargo, los servicios prestados por las muy exiguas que se improvisaron para operar en la costa de Cantabria, demostraron evidentemente su mucha importancia.

No es llegado el tiempo de que la opinion pública se fije en la suerte que ha de caber á las naciones que, teniendo elementos propios de conservacion y de defensa, se adormecen en una ciega confianza y desatienden el movimiento marítimo de las demás; pero la lamentable situacion descrita no podía ser duradera, y llegó, sí, el de poner la primera piedra á la reconstruccion del edificio naval de España. Dignísimas personas han trabajado desde entonces con inteligencia y actividad en esta obra, y si aun dista mucho de su coronamiento, no es culpa de los medios que han empleado para conseguirlo, sino de las trasformaciones que ha experimentado el material naval, y de las cuales nos ocuparemos en los siguientes números.

C. F. D.

DON FRANCISCO ARMERO Y FERNANDEZ DE PEÑARANDA,

MARQUÉS DEL NERVION.

II.

Poco despues de incorporarse á la division del golfo de Gascuña, ya había logrado Armero que su nombre apareciese con elogio en la *Gaceta* y que se le concediese el mando del cañonero *Leopoldino*, en justa recompensa de su distinguido comportamiento en el primer sitio de Bilbao y en la caza de la goleta *Isabel Ana*.

El general en jefe del ejército le encomió con frecuencia en los boletines oficiales y le remuneró sus servicios sobre el mismo campo de batalla.

Los que se afanan por empequeñecer á todos los que alcanzan una elevada posicion, atribuyéndoles mezqui-

nos sentimientos de medro personal, se verian en verdad muy apurados para esplicárnos por qué prefirió Armero continuar en la Armada, donde sus ascensos eran tardios, á incorporarse en las filas del ejército, donde su encumbramiento era seguro. De seguir en la Armada, estaba espuesto á que la guerra terminara sin haber pasado de capitan de fragata supernumerario; incorporándose al ejército con la graduacion de coronel, que ya tenía, y el apoyo del general en jefe, con que contaba, era indudable que antes de concluirse la guerra habria llegado á mariscal de campo.

Y no se diga que sus inclinaciones á la vida del mar debieron retraerle de separarse de la Armada, porque quien solo piensa en elevarse, no se deja dominar de ninguna afeccion que pueda entorpecer sus planes.

Lo que indudablemente le retrajo, lo que le impidió abandonar su carrera, fué el deseo que experimentaba de adquirir en ella la respetabilidad necesaria para que sus proyectos se aceptaran; ambicionaba, sí, llegar á general, y tal era el sueño dorado de su vida; pero esa aspiracion se desarrolló en él al calor de un sentimiento tan noble como patriótico.

Llegó á creer que sus propósitos de reorganizar la marina habrian de realizarse en un tiempo más ó menos remoto, y no se afanaba por acelerarlo ni tenia prisa por subir á la cumbre.

Continuó, pues, mandando el *Leopoldino* y auxiliando al ejército siempre que le era dable.

Las recomendaciones del comandante general de marina, apoyadas por el Almirantazgo y robustecidas por las reiteradas propuestas del general en jefe, que estimaba en mucho su arrojo y serenidad, le valieron su ascenso á capitan de navío y el mando en jefe de las fuerzas navales de Cantabria; y el buen concepto de que ya gozaba en toda la nacion, le proporcionó la alta investidura de diputado á Cortes con que le honró la ciudad de Sevilla.

Antes de salir de las Costas del Norte para encargarse de la comandancia general de las fuerzas que operaban en las de Cataluña, era ya brigadier; un paso más, y desaparecian por completo los obstáculos que creyó insuperables al contemplarlos desde la cubierta de la goleta *Mahonesa*: despues, ¿cómo impedirle que realizara sus proyectos?

La suerte le empujaba: su lealtad le hizo dar ese paso.

Los acontecimientos políticos de que fué teatro Barcelona en el mes de Julio de 1840 obligaron á la Reina Gobernadora á llamar á Armero para que se encargara de la cartera de Marina, nombrándole á la vez jefe de escuadra en premio de sus servicios en aquellas costas, y de la adhesion que habia manifestado siempre hácia el jefe supremo del Estado.

Días de prueba debieron ser aquellos para el comandante general de las fuerzas navales.

El duque de la Victoria pedia con insistencia que se cambiase el ministerio y que no sancionara la Reina la ley municipal.

La augusta Regente no creyó digno ni estimó conveniente doblegarse ante las exigencias del general victorioso.

Armero no tenía en realidad compromiso ninguno que lo ligara á una política determinada; su agradecimiento y la amistad que profesaba al antiguo general en jefe de los ejércitos del Norte, le aconsejaban adherirse á sus proyectos y contribuir eficazmente á que los realizara; el respeto y la subordinación que debía al jefe del Estado le ordenaban, de un modo imperioso, que se opusiera á los planes de su ilustre amigo, y que hiciese todo lo posible para llegar á destruirlos.

Si se decidía por el Duque, era más que probable su permanencia en el ministerio de Marina, y por consiguiente, el planteamiento de su sistema de reorganización de la Armada; si no abandonaba á la Reina, su caída era segura, su porvenir se oscurecía: los esfuerzos hechos por llegar al generalato se esterilizaban y sus proyectos se convertían en sueños.

La ambición personal y egoísta, combinándose con el agradecimiento y la amistad, le decían al oído: «únete al vencedor;» la lealtad severa é inflexible le gritaba desde el fondo de su recta conciencia: «cumple con tu deber: no abandones al jefe del Estado.» El ministro de Marina no titubeó: las afecciones personales del joven comandante del cañonero *Leopoldino* cedieron el puesto á los graves deberes del militar pundonoroso.

Su conducta en aquellas azarosas circunstancias fué digna y delicada; el general Armero interpretó fielmente los sentimientos de la Armada y se hizo acreedor á su respeto y consideración.

Cuando la corte estuvo ya en Valencia y la autoridad de la regente solo era acatada dentro de la ciudad, el ministro de Marina se creyó en el deber de presentar su dimisión y de insistir en su consejo de que se formara un ministerio enteramente progresista, para que pudiera llegarse á una reconciliación entre la Reina gobernadora y el duque de la Victoria. La augusta señora apreció en su justo valor el buen deseo que inspiraba el consejo; y aunque estaba segura de que su ministro era el primero en desconfiar del éxito de aquella solución, la adoptó, sin embargo, rogando antes á Armero que continuase al frente de su departamento y formara parte de aquel nuevo gobierno.

Pero entonces se despertaron en el Jefe de Escuadra los recuerdos del guardia marina: trajo á su memoria los funestos acontecimientos á que asistió asombrado en el Pacífico, apreció en toda su deformidad la inaudita sedición del *Asia*, inquirió con afán las causas que la produjeron, y al convencerse de que tenían su origen en las concesiones hechas sin estudio y sin las reservas convenientes, en nombre de la escuela política cuyos principios proclamaba el general Espartero, no quiso contribuir en modo alguno al planteamiento de un sistema que conceptuaba perjudicial para nuestro país, é insistió en que su dimisión se aceptara, consiguiéndolo al fin el 11 de Setiembre, y despidiéndose de la augusta señora, de quien con dolor se separaba.

El duque de la Victoria fué nombrado regente, y el general Armero consiguió que se le permitiera residir en el pueblo de su nacimiento.

Allí, aunque sin idea de volver al poder, y casi muertas sus esperanzas, se consagró de nuevo al estudio de las necesidades de la Armada, y de los medios que

debían emplearse para sacarla de la nulidad en que se hallaba.

Ese era su único deseo: le hemos visto nacer cuando ascendió á alférez de navío, ocupar todo su pensamiento mientras navegó en el Mediterráneo, y hacer latir su corazón cuando luchaba en la costa de Cantabria.

Ese noble deseo le hizo vencer cuantas dificultades hallaba en su camino, le infundió aliento para emprenderlo todo y le sostuvo en la desgracia.

La rectitud de su conciencia, lo inflexible de su voluntad, la energía de su espíritu y el buen temple de su corazón, le condujeron, con admirable rapidez, al elevado puesto de consejero del monarca; la lealtad de su noble conducta le hizo encerrarse en su pequeña aldea, y las terribles convulsiones políticas que de continuo agitaban á nuestro país, le llevaron á un miserable calabozo del que salió limpio de toda culpa é indemne en su reputación. ¿Cómo desconfiar de que más tarde esas mismas convulsiones políticas, le condujeran otra vez al poder y le dieran espacio para que su patriótico y levantado deseo se convirtiera en realidad?

(Se continuará.)

## INVESTIGACION

SOBRE EL ESTADO DE LA INDUSTRIA OSTRERA EN ESPAÑA.

La comisión permanente de pesca, que con tanta asiduidad procura aclimatar en nuestro país las industrias que se refieren á la cultura de las aguas, ha pasado recientemente la circular que copiamos, para conocimiento de los interesados:

«Excmo. Sr.: Entre los ensayos modernos de explotación de las aguas, ninguno ha alcanzado tan satisfactorios resultados como los que han tenido por objeto la multiplicación y cría de los moluscos. Así en nuestras costas, como ya había sucedido en las de Francia, Inglaterra, Bélgica y los Estados-Unidos, se dirige preferentemente la atención hacia la industria ostrera.

El gobierno de S. M. ha procurado impulsar esta naciente afición, haciendo concesiones gratuitas de terrenos para la fundación de parques ó bancos artificiales, á cuantos las han solicitado; ha reglamentado la explotación de modo que quede garantida la propiedad y estimulado el trabajo, y en breve publicará obras populares destinadas á dar á conocer á los industriales la historia natural y económica de la ostra, y los procedimientos artificiales de su cultivo que mejor resultado han producido en el extranjero, según las diferentes condiciones del terreno. Pero estas medidas no producirán el fruto que es de desear, ni podrán adoptarse otras que correspondan, en tanto no se conozcan con aproximada exactitud los elementos que ofrece nuestro litoral, que en una parte produce espontáneamente este acéfalo de exquisita calidad, y que tal vez para producirlo en otras donde nunca ha existido, solo es necesaria la solicitud de una persona inteligente, ó la casualidad, á que tantos descubrimientos son debidos.

No de otro modo la costa fangosa é improductiva de la isla de Ré se ha convertido en pocos años en venero riquísimo que da ocupacion y bienestar á sus habitantes, antes sumidos en la miseria, por la feliz inspiracion de un pobre albañil, y la bahía de Arcachon se ha poblado de *finas marinas* por la demostracion de Mr. Coste de que sus condiciones eran favorables para el cultivo de la ostra.

La investigacion de los referidos elementos es, pues, de absoluta necesidad para los estudios de esta corporacion, y á este fin me dirijo á V. E. por su acuerdo, en súplica de que, utilizando los conocimientos y celo ya demostrado de las comisiones locales de pesca, con las noticias de los ayudantes de distrito y otros funcionarios de marina, se sirva ordenarla en todo el litoral del departamento de su mando.

Como principales noticias deberá comprender:

1.º Una somera descripcion de la costa por distritos, con relacion al objeto; esto es, si la playa es alta ó baja; de piedra, arena ó fango; diferencia de la pleamar á la bajamar; braceaje en las inmediaciones; calidad del fondo; si en esta hay vegetacion marina y de qué clase.

2.º Número de bancos naturales de ostras; situacion, nombre, historia, descripcion, riqueza actual.

3.º Sistema de explotacion seguido en la localidad; juicio que merezca; instrumentos empleados; cantidad anual de ostras que se benefician; su producto; cantidad que se consume en la localidad; la que se exporta para el interior y para el extranjero; precio en el mercado de una docena y un ciento; número de personas que se dedican á esta industria; jornal que obtienen; número de fábricas de conserva de ostras; su importancia; productos, precio, exportacion, etc.

4.º Cuáles de estos bancos deben reservarse para semilleros, vedando por consiguiente la pesca perpétuamente en ellos, segun los arts. 2, 3 y 4 del reglamento.

5.º Cuáles han de señalarse con destino á la pública explotacion, segun los mismos artículos.

6.º Qué personal será necesario para la vigilancia de los bancos y del respeto al reglamento, cumpliendo los arts. 5, 6, 8, 9, 10, 11, 43, 48, 49, 20 y 21.

7.º Qué sitios, donde no existen ostras, son á propósito para fundar criaderos naturales ó artificiales.

8.º Cuáles son oportunos para balsas de cebar ó de enverdecer las ostras.

9.º Estado de los parques concedidos á particulares; resultado desde su instalacion, que deben comunicar los propietarios en cumplimiento del art. 44 del reglamento; si se han cumplido las condiciones de la concesion ó si esta ha caducado por no verificar las obras en tiempo oportuno.

10. Observaciones sobre el modo mejor de fomentar la industria ostrera.

Como estas noticias exigirán naturalmente algun tiempo, he de advertir á V. E. que aquellas que primero se necesitan son las señaladas con los números 4.º, 5.º, 6.º y 9.º, á fin de que se sirva recomendar preferentemente su contestacion, sin perjuicio de que se evacuen todas las otras sucesivamente.

Dios guarde á V. E. muchos años. Madrid 22 de Octubre de 1867.—Antonio Estrada.—Excmo. Sr. Capitan general del Departamento de.....»

Hemos visto con satisfaccion el aprecio que en Inglaterra se hace de nuestros trabajos hidrográficos. *El Nautical Magazine*, que no ha mucho tradujo íntegras las Memorias sobre las islas Marianas, de D. Eugenio Sanchez y Zayas, y sobre Mogador, de D. Cesáreo Fernandez, está publicando actualmente el «Estudio sobre los vientos, corrientes y mareas que se experimentan dentro del saís de Cádiz y en la costa occidental de la Península, y consideraciones acerca de los mejores puntos de recalada, y de la navegacion en las mismas costas,» de D. Pedro Riudavets.

*El Bulletin de la Société impériale zoologique d'acclimation*, correspondiente al mes de Setiembre pasado, analiza y elogia los trabajos de la comision permanente de pesca de Madrid, trabajos que fueron premiados con medalla en la exposicion internacional de Arcachon.

## NOTICIAS EXTRANJERAS.

### Viaje á China por los Estados-Unidos.

Noticias recibidas de China y Japon por la via de San Francisco de California nos dicen los útiles esfuerzos hechos últimamente para alcanzar aquellos puertos yendo por el Oeste. Antes de ahora hemos manifestado que el futuro camino del Asia es el que liga nuestras posesiones del Pacífico y cruza las montañas Rocky, no solo para las naciones del Atlántico, sino tambien para la Inglaterra y demás potencias occidentales de Europa.

Una linea de vapores se ha establecido entre San Francisco y Yokohama, á cuyo punto llegan los vapores ingleses que ligan los puertos de China y del Japon. Tan pronto como estas compañías extiendan sus operaciones ó establezcan su inteligencia, el itinerario será el siguiente:

|                                      | Millas.       | Días.     |
|--------------------------------------|---------------|-----------|
| Liverpool á Nueva-York.. . . . .     | 2.350         | 10        |
| Nueva-York á Aspinwall (Colon).. . . | 4.980         | 7         |
| Paso del Istmo.. . . . .             | 48            | 1         |
| Panamá á San Francisco.. . . . .     | 3.182         | 11        |
| San Francisco á Yokohama.. . . . .   | 4.761         | 17        |
| En Yokohama.. . . . .                | »             | »         |
| Yokohama á Hong-Kong.. . . . .       | 4.379         | 6         |
| <i>Total.. . . . .</i>               | <i>13.700</i> | <i>53</i> |

Si á la tabla anterior restamos diez ó doce días, que se abreviará el viaje tan pronto como quede terminado el ferro-carri! del Pacífico, veremos fácilmente que no puede haber linea por el Este que compita con aquella. Lo que puede acortarse las noticias telegráficas es imposible preveerlo; un cable submarino que uniese las costas de China y el Japon con las de América, es ahora ménos improbable que la instalacion de uno á través del Atlántico hace diez años.

No podemos desconocer que una de las primeras

consecuencias de tan estrecha union con el Este será el gran aumento de emigracion de aquella densa y numerosa poblacion. Ya existen 60.000 chinos en California distribuidos en toda clase de trabajos: unos, cortando Sierra Nevada para hacer la explanacion del camino de hierro del Pacifico; otros, trabajando en algodones y otras manufacturas, y aun ejerciendo en las grandes poblaciones la profesion de lavanderas y criadas de servicio; ninguna ocupacion desdeñan y trabajan en todo bien y barato. Han probado tanto su inestimable valor para el Estado, que las amargas preocupaciones, entre ellos al principio y aun mantenidas por los irlandeses y algunos americanos despues, ha dado lugar á que las leyes denigrantes á que se hallaban sujetos sean probablemente modificadas en la inmediata legislatura, y de este modo John llegará á ser un conciudadano, si no un hermano. La perspectiva de absorcion por tal número de emigrantes orientales es más bien dudosa que segura: sin embargo, nuestra experiencia de estos últimos años nos hace no desanimarnos por nada.

(Del Nautical Magazine.)

El 1.º de Agosto tuvo lugar en Malta, bajo la presidencia del contra almirante Mr. Kellet, la ceremonia de colocar la primera piedra del nuevo dique que debe construirse para el servicio de la marina británica del Mediterráneo. Las dimensiones del dique serán:

|                                |      |       |
|--------------------------------|------|-------|
| Eslora de arriba ó de la boca. | 468  | piés. |
| Idem de abajo del plan.        | 430  | —     |
| Manga de arriba.               | 404  | —     |
| Idem del plan.                 | 42,5 | —     |
| Puntal sobre picaderos.        | 33,5 | —     |
| Idem total.                    | 39   | —     |

Existe otro dique en el mismo puerto que, teniendo antes solo 283 piés de longitud, lo prolongaron despues hasta 535, y por medio de un cajon se convierte en dos diques receptores.

Otro dique se ha inaugurado en Hong-Kong el 15 de Junio último, por la compañía de los diques de Hong-Kong, Canton y Wampoa; tiene las dimensiones siguientes:

Eslora de la boca, 410 piés; eslora en el plan, 385 idem; manga en id., 100 id.; manga en id., 50 id.; puntal, 24 1/2 id. en pleamar y 22 en mareas muertas.

ESCUADRA ITALIANA. El *Moniteur de la flotte*, con motivo de los asuntos de Italia, da una relacion de los buques que componen la escuadra italiana, comparándola con la francesa. Por ella resulta que la primera tiene 44 buques corazados de todas dimensiones, 47 buques de hélice ó ruedas, 8 fragatas ó corbetas de vela y 22 buques de transporte, formando un total de 91 buques con 4.139 cañones y 24.930 caballos de vapor. Además tiene en construccion 8 buques blindados y dos corbetas de hélice.

En cambio la Francia, segun los últimos documentos oficiales, cuenta con 495 buques, de los que 51 son corazados, armados con 6.230 cañones y representando una fuerza de 105.267 caballos de vapor.

MARINA HOLANDESA. El presupuesto de la marina para el corriente año importa 117.776.640, sin incluir el de las posesiones neerlandesas.

El efectivo de sus buques es el siguiente:

*Buques de vapor.*

|                             | Caballos. | Cañones. |
|-----------------------------|-----------|----------|
| 6 Fragatas.                 | 2.750     | 238      |
| 4 Ariete corazado de torre. | 400       | 4        |
| 4 Batería.                  | 400       | 45       |
| 4 Transporte.               | 250       | 26       |
| 34 Buques de hélice.        | 4.774     | 330      |
| 9 Id. de ruedas.            | 4.770     | 53       |
| 4 Cañonera corazada.        | 420       | 2        |
| 4 Id. en acero.             | 40        | 2        |
| 54                          | 40.504    | 700      |

*Buques de vela.*

|                                  |              |
|----------------------------------|--------------|
| 5 Baterías flotantes.            | 406 cañones. |
| 2 Navios de línea.               | 448 —        |
| 6 Fragatas.                      | 306 —        |
| 7 Corbetas.                      | 126 —        |
| 5 Bergantines.                   | 78 —         |
| 4 Id.                            | 25 —         |
| 4 Transporte.                    | 18 —         |
| 13 Guarda-costas.                | 63 —         |
| 27 Cañoneras grandes y pequeñas. | » —          |
| 70                               | 872 —        |

MARINA MILITAR DE PRUSIA. Segun la *Gaceta* de Augsburgo, el efectivo de la marina militar de Prusia, en la actualidad es el siguiente:

*Buques corazados.*

|                     | Cañones. | Caballos. | Toneladas. |
|---------------------|----------|-----------|------------|
| Guillermo I.        | 23       | 4.150     | 5.938      |
| Federico Carlos.    | 16       | 950       | 3.800      |
| Príncipe Kron.      | 46       | 800       | 3.404      |
| Arminius.           | 4        | 300       | 1.230      |
| Príncipe Adalberto. | 3        | 300       | 779        |
|                     | 62       | 3.500     | 15.151     |

*Buques de vapor.*

|                  |     |       |        |
|------------------|-----|-------|--------|
| Elizabeth.       | 28  | 400   | 2.026  |
| Herta.           | 28  | 400   | 1.746  |
| Vineta.          | 28  | 400   | 1.746  |
| Arcona.          | 28  | 386   | 1.621  |
| Gacela.          | 28  | 386   | 1.621  |
| Medusa.          | 47  | 200   | 925    |
| Ninfa.           | 47  | 200   | 925    |
| Augusta.         | 44  | 400   | 1.462  |
| Vitoria.         | 44  | 400   | 1.462  |
| Aguila prusiana. | 4   | 300   | 800    |
| Loreley.         | 2   | 420   | 332    |
|                  | 208 | 3.592 | 14.065 |

A estos hay que agregar:

|                        |   |     |     |
|------------------------|---|-----|-----|
| El yatch real Grille.  | » | 460 | 493 |
| El remolcador Jahde.   | » | »   | »   |
| El id. Greif.          | » | 50  | »   |
| El transporte Neptuno. | » | »   | »   |

Cañoneras. Basilisco, Blitz, Camaleon, Cometa, Ciclope, Delfin, Dragon y Meteor, de 3 cañones, 80 caballos y 326 toneladas cada una.

Idem. Fuchs, Hay, Habicht, Hiena, Jaeger, Natter; Pjeil, Salamandra, Schwalbe, Scorpion, Sperber, Tigre,

Wespe, Wolf, cada una de 2 cañones, 60 caballos y 233 toneladas.

*Buques de vela.*

|                                                              | Cañones. | Toneladas. |
|--------------------------------------------------------------|----------|------------|
| Gipon. . . . .                                               | 48       | 4.406      |
| Tétis. . . . .                                               | 38       | 4.557      |
| Niobe. . . . .                                               | 26       | 4.052      |
| Mosquito. . . . .                                            | 16       | 549        |
| Rover. . . . .                                               | 16       | 352        |
| Hela. . . . .                                                | 6        | 253        |
| Barbarroja. . . . .                                          | 9        | 4.138      |
| Ittis. . . . .                                               | »        | 478        |
| Leopardo y Wangerovge, del<br>servicio de prácticos en Jahde | »        | »          |
|                                                              | 459      | 6.485      |

*Buques de remo.*

32 lanchas cañoneras de 2 cañones cada una, 2 botes idem de 4 id. id.

SECCION NECROLÓGICA.

El temor de inaugurar la publicacion de este periódico llevando la tristeza al ánimo de nuestros lectores, nos impidió dar principio á esta *Seccion* en el número precedente.

Aun hoy, si atendiéramos solo á nuestros deseos, diferiríamos el cumplimiento de un deber que nos hemos impuesto, en la creencia de que así prestamos un servicio á la Armada, y que consiste en tributar un recuerdo á la memoria de aquellos de nuestros generales, jefes y compañeros que han fallecido desde el día en que obtuvimos la autorizacion necesaria para publicar *LA MARINA ESPAÑOLA*; pero una circunstancia, por demás sensible, nos hace prescindir de aquel temor y de nuestros deseos, y nos pone en el caso de no dilatar, ni por un solo día, tan penoso como justo deber.

El Excmo. Sr. General D. José de Quesada ha fallecido, y su pérdida es tan dolorosa para la marina, y sus servicios á la patria han sido tan esclarecidos, que, si no nos apresuráramos á darlos á conocer en nuestro periódico, estamos seguros de que habrian de estrañarlos cuantos tienen la honra de servir en la Armada. Persuadidos, pues, de que la tristeza que les causemos hallará esta vez una compensacion cumplida, en la lectura de una biografía tan interesante é instructiva, emprendemos desde luego su publicacion; no sin consagrar antes un recuerdo, como ya hemos dicho, á la memoria de aquellos de nuestros jefes y compañeros cuya reciente pérdida lamentamos tambien con toda el alma.

D. ARCADIO CALDERON Y ANSOATEGUI,  
BRIGADIER DE LA ARMADA.

*Ha fallecido en esta corte el 18 de Octubre último.*

Nació en Cartagena el 6 de Diciembre de 1804, hijo de jefe del cuerpo, en el que ingresó como guardia marina en 1819, y contaba por tanto cerca de 63 años de edad y 48 de servicio. Obtuvo promociones á alférez de navío en 1829; á teniente en 1839; á capitán de fragata en 1850; á capitán de navío en 1857 y á brigadier en 1863. Mandó el falucho *Barcino*, el bergantin *Isabel II*, el vapor *Lepanto* y la tercera y cuarta division de guarda-costas. Desempeñó los destinos de comandante de los arsenales de Puerto-Rico y Cartagena, capitán de los puertos de Mayagüez, Mallorca y Málaga; mayor general del departamento de Cádiz y comandante principal de Puerto-Rico.

Era caballero pensionado de la Orden militar de San Hermenegildo.

D. RICARDO DURAN Y LIRA,  
CAPITAN DE FRAGATA.

*Ha fallecido el 16 de Agosto en Fernando Póo, donde mandaba la estacion naval.*

Hijo de jefe del cuerpo, nació en Vigo el 18 de Mayo de 1822: sentó plaza de guardia marina en 1841, y tuvo ascensos de alférez de navío en 1845, de teniente de navío en 1851 y el último de capitán de fragata en 1861. Contaba, pues, 45 años de edad y 26 de servicio. Navegó en las costas de la Península, isla de Cuba y seno mejicano. Mandó la goleta *Minerva*, el pallebot *Churrucá*, el lugre *Cisne*, el trozo de guarda-costas del Norte y la Estacion naval del golfo de Guinea, y sirvió los destinos de ayudante de la subinspeccion, ayudante de la mayoría y capitán de puerto de Ferrol. Era caballero de la Orden militar de San Hermenegildo.

D. EDUARDO ROBIUO Y RAPELA,  
CAPITAN DE FRAGATA.

*Falleció en esta corte el 17 de Octubre.*

Era natural de Cádiz é hijo de jefe del cuerpo. Empezó á servir como guardia marina en 5 de Junio de 1837; ascendió á alférez de navío en 1843, á teniente en 1847, y á capitán de fragata en 1858. Contaba 45 años de edad y 30 de servicio. Navegó en las costas de España y Portugal, y en las de la isla de Cuba, mandando el falucho *Veloz* y la goleta *Cristina*. En 1860 pasó á solicitud propia á la escala de reserva, con el destino de comandante de la provincia de Nuevitás. Sirvió despues la de Santiago de Cuba, y en el año corriente fué nombrado oficial de la direccion de Matriculas en el ministerio de Marina.

D. FERNANDO OTON,  
CORONEL GRADUADO Y RETIRADO DE ARTILLERÍA DE MARINA.

Natural de Cartagena. Tuvo ingreso en la escuela de jóvenes en 1810, y navegó en Europa y América duran-

te 44 años, con plazas de artillero, cabo y sargento. Ascendió á subteniente en 1837, á teniente en 1843, á capitán en 1848, y á teniente coronel en 1856. Se halló en las acciones de Guetaria y San Sebastian. Mandó la segunda brigada de artillería de marina y el parque de Ferrol. Tuvo varias comisiones á Oviedo y Plasencia para reconocimiento y recibo de fusiles. Pasó á tercios navales en 1856, con destino de segundo comandante de la provincia de Vivero, y solicitó el retiro para Ferrol en 1858, donde ha fallecido á la edad de 74 años.

#### D. JOSÉ GIMENEZ ESCALERA,

TENIENTE DE NAVÍO.

Natural de San Fernando. Tuvo ingreso en el colegio naval en 1845: empezó á navegar en 1849, haciéndolo en los mares de Europa, Africa y América: ascendió á alférez de navío en 1854 y á teniente en 1861: mandó el cañonero núm. 15 en la guerra de Marruecos. Ha fallecido en San Fernando el 27 de Octubre á la edad de 35 años.

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

TENIENTE GENERAL DE LA ARMADA.

El Excmo. Sr. D. José María de Quesada y Bardalunga, hijo del oficial del Ministerio de Marina D. Juan de Dios y de doña Isabel, nació en la Isla de Leon, capital del departamento de Cádiz, el 25 de Enero de 1798. Sentó plaza de guardia marina en 12 de Agosto de 1814, á los trece años, cursando los estudios elementales en el mismo departamento con tanta rapidez y aprovechamiento, que al año siguiente, aprobado en un lucido exámen, embarcó en la fragata *Esmeralda*, que cruzaba sobre la costa de Cataluña.

Hecha esta primera campaña, volvió al departamento para seguir en la Academia de guardias marinas un curso de estudios superiores, y en ellos acreditó su aplicación y buena inteligencia; mas no era en verdad época aquella á propósito para la quietud y tranquilidad que exige el aprendizaje de los cálculos: la actividad y el movimiento de la isla gaditana, centro gubernativo de la nación, debían despertar en la juventud ideas poco conformes con el encierro de un colegio, y así sucedió con Quesada, que solicitó de la Regencia ocupación menos sedentaria, obteniéndola en el departamento en 20 de Julio de 1813, cuatro días antes de su ascenso á alférez de fragata.

Embarcó poco después en el navío *San Pedro Alcántara*, núcleo de la expedición que había de salir para Costa-Firme á las órdenes del general Morillo, y centro de las operaciones preparatorias del convoy de buques mercantes que habían de recibir las tropas, víveres y pertrechos de todas clases. La expedición salió de Cádiz el 17 de Febrero de 1815, mandando las fuerzas navales el brigadier D. Pascual Enrile; llegó sin contratiempo á la isla de Santa Margarita, y aquí recibió Quesada el mando de la cañonera número 9, una de las que se armaron para el ataque de las fortificaciones de la

referida isla, y que contribuyeron á su rendición tras de algunas acciones en que tomó parte.

Posesionadas nuestras fuerzas de esta posición y mientras los jefes de mar y tierra practicaban reconocimientos en la costa, fondeó el navío *San Pedro* en las inmediaciones de la isla de Cocho, con todo el convoy y embarcaciones menores, que aprovisionaba de agua y víveres con que seguir las operaciones. En esta faena ocurrió un incendio producido en una pipa de aguardiente que se hallaba en la despensa, y en pocos momentos tomó tales proporciones, que los heroicos esfuerzos de la tripulación nada pudieron contra las llamas. Voló el navío el 29 de Abril, sepultando no pocos de sus valientes marineros, los caudales y mucha parte de la pólvora y pertrechos de la expedición, de que era el buque principal almacén y lugar del Estado mayor, siendo por lo tanto su pérdida de gran cuantía, así moral como material. (1)

Quesada fué comisionado con la lancha del navío para llevar la noticia de este siniestro al comandante general, que se hallaba en Cumaná, y quedó por de pronto á sus inmediatas órdenes. Embarcó después en la fragata *Ifigenia* y en la goleta *Constancia*, sosteniendo en una y otra cruceros, escoltando convoyes y persiguiendo los buques que favorecían la insurrección. Una de las comisiones de convoy que hizo en la goleta hasta el Norte de Puerto Rico, puso en gran peligro al buque; descubriéndose en sus fondos una vía de agua de consideración: é irremediable en la mar, fué necesario arribar á Santo Domingo y carenar la *Constancia*, para que pudiera salir de nuevo; pero se hizo todo con tanta actividad, que á mediados de Setiembre se hallaba de regreso, estrechando con los demás buques el bloqueo y cerco de Cartagena de Indias.

El mismo día que cayó en nuestro poder esta importantísima plaza (6 de Diciembre), cambiando el aspecto de la campaña, mariuó el bergantin inglés *General Doyle*, apresado en el puerto, y con él se apoderó de la goleta *Elena*, también inglesa, pero buque de mejores condiciones y propiedades. Trasbordó á ella por lo mismo, y en diversos cruceros apresó los siguientes buques mercantes con cargamento ú efectos para los rebeldes:

#### Ingleses.

|                    |             |
|--------------------|-------------|
| Bergantin. . . . . | Vengador.   |
| Goleta. . . . .    | Valparaiso. |
| Id. . . . .        | Ola.        |
| Balandra. . . . .  | Badger.     |

#### Anglo-americanos.

|                 |            |
|-----------------|------------|
| Goleta. . . . . | Adelina.   |
| Id. . . . .     | Cometa.    |
| Id. . . . .     | Esperanza. |

en total ocho buques, contando con la *Elena*, que montaba, servicio importantísimo, no solo por los recursos de que tales capturas privaron al enemigo, sino también porque el riesgo de igual suerte había de retraer á los que acudían á favorecerlos. Recibió por él la cruz de la Marina.

(1) Hemos descrito el incendio del navío *San Pedro*, con todos sus detalles en los *Naufragios de la Armada española*.

Ascendido á alférez de navío el 6 de Abril de 1816, embarcó en el bergantín goleta *Churrua*, empleado también por todo el año en aquella penosísima campaña. En el siguiente pasó á la Habana con un convoy á que se unieron muchos mercantes de este puerto, para seguir la navegacion de Europa, saliendo como escolta á más del *Churrua*, la fragata *Diana* y los bergantines *Alerta* y *Vengador*. El primero cruzó dos meses sobre Cabo San Vicente en proteccion de nuestro comercio, perseguido por los corsarios; volvió á salir de Cádiz para la Habana y Veracruz, con la correspondencia, en 23 de Enero de 1818, y regresando en Setiembre, obtuvo Quesada dos meses de licencia como necesario descanso.

Desde el 10 de Enero de 1819, en que volvió á salir para América en el navío *Asia*, navegó sin interrupcion en este buque, en las corbetas *Diamante* y *Aretusa* y en el bergantín *Aguiles*, atravesando tres veces más el Atlántico y cruzando en el Mediterráneo. Por real orden de 6 de Mayo de 1823 fué ascendido á teniente de fragata, pero este nombramiento fué anulado por el decreto general de 1.º de Octubre.

Habia empezado la carrera de Quesada con el levantamiento de la nacion en defensa de la independencia y en conquista de sus libertades. Jóven y entusiasta, siguió con el más vivo interés las tareas de aquellos hombres animosos que, refugiados en Cádiz, sin recursos, sin ejércitos, sin otro tesoro que el de su patriotismo, lograron al fin arrojar al invasor y cimentaron en su patria el sistema representativo. Más que las *series* ó las *integrales*, ocupaba su pensamiento la discusion de la ley fundamental del Estado, que con tanto júbilo fué recibida, y su opinion política, entonces formada y constantemente seguida, habia de ser liberal. Esto explica la persecucion de que, como tantos otros, fué objeto el año 23 al ocurrir la reaccion.

Eligió para destierro los Estados-Unidos de América, país de la libertad, nacion marítima donde habian de valerle sus conocimientos facultativos, y logró, como esperaba, hacerse lugar ventajoso en su sociedad, dedicándose principalmente, con buen éxito, á la construccion de buques.

Cuando el real decreto de 22 de Marzo de 1833 abrió las puertas de la patria á los que se hallaban en su caso, las relaciones é intereses que habia adquirido en tan dilatado destierro, le retuvieron en los Estados-Unidos, á pesar de que otro decreto de 30 de Diciembre de 1834 devolvía á los emigrados honores y carrera; pero tal es el amor al país que nos ha visto nacer, que venciendo toda especie de consideraciones, le instó á dejar las ventajas ofrecidas por aquella nacion hospitalaria y á regresar á la suya, acogiéndose á los citados decretos de amnistía y reparacion en Febrero de 1837.

No existiendo ya en la armada el empleo de teniente de fragata de que estuvo en posesion, al volver al cuerpo obtuvo el de teniente de navío con antigüedad de 14 de Diciembre de 1827, conforme á propuesta del Almirantazgo, y se utilizaron inmediatamente sus conocimientos, nombrándole oficial de detall del depósito hidrográfico, interin vacó el mando del bergantín *Cristina*, que obtuvo á poco tiempo.

Tristísimo era el estado de la marina en esta época. absorbía todos los recursos de la nacion la guerra civil, guerra interior que no demandaba la cooperacion activa de la armada, y como cosa secundaria, yacia esta olvidada. Aun las escasas fuerzas navales que operaban en la costa de Cantabria, y que añadieron á su historia las páginas de Luchana, Bilbao y otras, estaban desatendidas (1); las restantes, abandonadas en los ruinosos arsenales, reduciendo el material á una nulidad casi completa, dejaban sin subsistencia al personal.

Quesada fué uno de los oficiales que se vió sin recursos para sostener su familia, y á fin de procurarlos decorosamente, solicitó licencia ilimitada sin sueldo para emplearse en la navegacion mercante española, á condicion de volver al servicio activo en el momento en que este lo exigiera. Le fué concedida en Agosto de 1838, tres meses antes de su ascenso á capitán de fragata, y sus conocimientos tuvieron pronta aplicacion en provecho de la industria y del comercio.

No es de los menores servicios que ha prestado en su carrera el de esta época de licencia, en que podría suponerse no hacerlos. Dedicado á la construccion de buques mercantes, planteó en el astillero de Palamós las mejoras y adelantos que habia estudiado en los Estados-Unidos; formó excelentes operarios de maestranza; lanzó al agua una fragata de formas y dimensiones desusadas en la marina particular, y con ella mostró al comercio nacional la senda de mercados nuevos en que colocar las producciones del suelo ó de la industria. Con esta hermosa fragata, que nombró *Isabel I*, hizo varios viajes á Filipinas, visitando de paso y como ensayo los puertos de China y de la India, recientemente abiertos á las naciones europeas; llevó el pabellon nacional á las costas del Pacífico, olvidadas por nuestros buques desde la guerra de la Independencia de aquellas repúblicas; colocó ventajosamente en ellas los objetos del cargamento, y á la par de la enseñanza que con sus navegaciones proporcionó por todos conceptos á las expediciones mercantiles, la adquirió personal en aquellas lejanas regiones, que no frecuentaban entonces los buques de guerra.

Servicios importantes fueron estos, como ya hemos dicho; el gobierno los apreció en su justo valor, considerándolos como si hubieran sido prestados en la Armada, y recompensando á su autor con el ascenso á capitán de navío y el mando de la fragata *Cortés*, al terminar la licencia el 3 de Enero de 1847.

El destino de este buque ofrecia nueva prueba del concepto merecido por su comandante. Iban á cumplirse dos años desde el establecimiento de legacion y estacion naval en el Rio de la Plata, en cuyas orillas habian sido vejados los súbditos españoles por los jefes que se disputaban el poder.

(Se continuará.)

(1) Véase sobre el particular la biografía de D. Francisco Armero.

Editor responsable, D. RICARDO CABALLERO.

MADRID.—1867.

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

# ABSTRACT

## SECCION DE NOTICIAS.

Resoluciones adoptadas por el Ministerio de Marina desde el día 6 al 12 del corriente.

### DIRECCION DEL PERSONAL.

- En 7. Se concede real licencia para casarse al teniente de navío D. Antonio Ferry.
- En 8. Dispone que se presente en esta corte, á las inmediatas órdenes del Excmo. Sr. Ministro del ramo, el alférez de navío D. Fáusto Saavedra.
- En 12. Concede dos meses de próroga á la licencia que se halla disfrutando el alférez de navío D. Pedro de la Puente.
- En id. Dispone embarque de dotacion en la fragata *Zaragoza*, el alférez de navío D. Salvador Rapalo.

Tenemos la satisfaccion de manifestar á nuestros lectores que desde hoy forma parte de esta redaccion un distinguido jefe de Sanidad de la Armada, tan apreciado en los círculos científicos como ventajosamente conocido en la prensa por sus importantes escritos.

Subastas anunciadas por la Junta Consultiva de la Armada.

Carbon para Cádiz y Ferrol, se subasta en Madrid, Cádiz y Ferrol. el día 18 de Noviembre.

Idem para Filipinas, se subasta en Madrid, el día 20 de id.

Mantas, se subastan en Madrid, Cádiz, Ferrol y Cartagena, el día 20 de id.

Hierro para los tres arsenales, se subasta en Madrid, Cádiz, Ferrol y Cartagena, el día 25 de id.

Carbon para la Habana, se subasta en Madrid, Habana, Cárdenas y Nuevitás, el día 16 del próximo Diciembre.

### ADVERTENCIA.

Nos ha sido imposible vencer las dificultades con que lucha toda publicacion nueva para regularizar el reparto de los primeros números; pero confiamos en que muy pronto desaparecerán por completo, y en que darán buen resultado los esfuerzos que hacemos para ello.