



# La Isla Naval

REVISTA PROFESIONAL

*dedicada a la defensa de los intereses generales de la Marina  
y del Departamento*

✻ Redacción y Administración: Ramón Auñón, 29 ✻

## SUMARIO

Problema resuelto.—Por la Marina.—El cuerpo de Maquinistas.—Voladura de la barra de Sancti-Petri.—Lo que vale un buen artillado en las costas.—Clases subalternas.—Notas de actualidad.—D. Antonio Rizo y Hernández (Necrología).—Reglamento para el régimen interior del Ministerio de Marina.

CÁDIZ

TALLERES TIPOGRÁFICOS DE MANUEL ALVAREZ

José R. de Santa Cruz, 13

## Problema resuelto

Siempre fué efectivamente para las dignas clases subalternas de la Armada un árduo problema el contar con una publicación que dedicase algunas de sus columnas al estudio de sus necesidades, y que como es consiguiente, tratase de hacer llegar al Centro respectivo los clamores de las mismas, á fin de que atendidas en la medida justa que impone el servicio por ellas realizado á diario, las hiciera desaparecer, buscando así la armonía y equidad que impone la justicia y la época.

Incansables en el desempeño de sus cometidos comparten con sus dignos jefes los sinsabores y penalidades, ya en la mar, ya en tierra, que impone su ságrado deber como hijos de una patria tan querida, mereciendo plácemes de aquellos á cuyas órdenes están.

Les hacía falta algo, y ese algo lo han encontrado sin duda alguna en esta publicación, que con la sinceridad y buena fé de sus colaboradores, se va á encargar de patentizar sus méritos en conjunto y por clase; sus necesidades y aspiraciones; y de proponer al alto Centro, cuanto en derecho corresponda, y que tienda á mejorar el estado actual de las mismas que por cierto no es satisfactorio.

También podrán conseguir por los medios legales, realizar la anhelada unión que tan necesaria es, y con la que desaparecerá la aspereza y tirantez que existe entre ellas en general y particular, toda vez que han de convencerse que el exclusivo objeto de este periódico es defender los intereses de todos cual es justo, sin privilegios de ninguna clase; y así no cabe duda que se hallará resuelto el problema, que cuantas veces se ha planteado ha quedado sin resolver.

Difícil misión es la impuesta, pero mucho mayor será la gloria si se consigue su realización.

AVILA

## Por la Marina

Empezaremos diciendo con Fernández de los Ríos:

A pocos países puede aplicarse como á España aquella desconsoladora definición de Singard: "La historia no es más que el cuadro de las miserias que ha sufrido la humanidad por las pasiones de algunos hombres;" y no hay pueblo más necesi-

tado que el nuestro de conocer á fondo los anales de su vida, la crónica de sus sufrimientos, las lecciones de lo pasado y de lo presente, para que le sirvan de enseñanza en lo porvenir.

La destrucción de la pseudo-escuadra que mandaba en Filipinas el general Montojo; la destrucción de los cuatro cruceros del general Cervera; la destrucción, en fin, de los pequeñitos barcos que guardaban las costas y puertos mercantiles de las Antillas y del archipiélago magallánico, han producido en nuestra nación una protesta contra la marina de guerra que, si no se contiene juiciosamente, dará peores resultados que la catástrofe misma que tan hondamente ha impresionado á los españoles.

Vamos á probarlo con argumentos concluyentes. Aun á trueque de pasar por petulantes nos sometemos de buen grado á la crítica racional de los hombres de sereno espíritu, amantes de la verdad, de la justicia y de la patria, en la seguridad de que habrán de darnos la razón. Y si nuestra opinión no se abriera paso entre los sensatos y fuertes varones que han de contribuir á la rehabilitación de nuestra grandeza nacional, diremos que á pesar de la rectificación que hizo Mr. Chamberlain de no referirse á España cuando dijo que había naciones moribundas cuyo papel en el concierto universal estaba de más, el estadista inglés aludió proféticamente á nosotros en su tétrica amenaza y que nos la tenemos merecida.

A nadie que conozca la historia de España durante el siglo que corre desde el combate de Trafalgar, podrá ocultársele que esta nación no ha tenido paz ni reposo en todo ese tiempo, para reponerse del desastre glorioso con que arribó á Cádiz el valeroso Gravina el memorable día 5 de Octubre de 1795, en que aquel tremendo combate se libró; que á raíz de ese funesto acontecimiento, que tan abatido dejó el poder marítimo de España, sobrevino la epopeya de la independencia por la invasión inopinada de los cien mil franceses destacados por Napoleón el Grande, para concluir con nuestra nacionalidad en 1808; y que desde entonces registran los anales patrios tantas perturbaciones interiores como días cuenta el luctuoso siglo, que acaba cual empezó su funesta vida.

Sí, cuando parecía que tantas catástrofes sobrevenidas por la ambición, la codicia y el odio extranjero, debieran haber aunado á todos los hijos de España en un soló sentimiento de dolor y de justa y santa venganza; cuando todas las fuerzas vivas restantes de la nación debieran aunar-

se para fijar una grande y decisiva aspiración nacional, rectificando errores pasados que debieron quedar sepultados en las aguas del mar y en los fosos de la ibera tierra, se lanzó el país en una serie interminable de sublevaciones y alzamientos militares, que tienen trazas de no acabar nunca para perdición de esta hermosa patria, digna de mejor suerte.

Los ensayos constitucionales, las contrarrevoluciones, las dictaduras militares, las reacciones, las coaliciones contra los gobiernos, las caídas de dos monarquías, la proclamación de la República, los golpes de Estado, las restauraciones dinásticas, las guerras de Chile y de Perú, la de Santo Domingo, las de Africa, la del Callao, las de Joló y Mindanao, las de los carlistas, las cantonales, las insurrecciones de Cuba y de Filipinas, ocurridas desde aquella época á la fecha, acontecimientos son de tan vital importancia para esta desangrada España, que se necesita cerrar los ojos á la luz de esa historia para no ver que en todo el presente siglo hemos estado atacados de una epilepsia nacional cuyas sacudidas tienen que haber abatido las fuerzas materiales é intelectuales de cuantos hombres públicos han tenido en sus manos el timón del Estado, ávidos de mantenerlo contra las tempestades continuas que lo han azotado, obedeciendo á un instinto de conservación nacional que se ha sobrepuesto á toda otra idea expansiva, grandiosa, que nos pusiera á cubierto de enemigos extraños y que nos hiciera respetables ante las demás naciones.

¿Es posible que una nación que solo tiene limitados recursos materiales; que no cuenta con más dinero que el que á duras penas le saca á labradores, comerciantes é industriales pobres; que grava la renta de la propiedad urbana con más de un veinte por ciento; que para pagar intereses de su deuda le impone gravamen al pan, al aceite, á la sal y á todos los artículos de primera necesidad; es posible, repetimos, que esa nación enfermiza, raquítica á fuerza de tantas convulsiones como las que dejamos apuntadas, tenga una escuadra capaz de contender con la de Inglaterra, con la de Francia, con la de Rusia ó con la de los Estados Unidos?

Ni cabeza para concebir tal escuadra, ni dinero para adquirirla, conservarla y utilizarla hemos tenido. Harto han hecho los gobiernos todos con defenderse de sus adversarios políticos. Aquí no han pensado los hombres públicos en más problemas que los de mantenerse en el poder ó conquistar el poder, así en ello se perdiera toda

la sangre de la raza hispana y toda la sávia de la tierra.

¡Marina! Mentira parece que se la culpe del actual desastre.

¿De cuándo acá fueron los norteamericanos mejores marinos que los españoles?

¡Ah! Dadle á Montojo y á Cervera los acorazados y los auxiliares que tienen Sampson y Schelly, y entonces vereis de lo que serian capaces aquellos dos mártires del honor.

¿Por qué se ha de culpar á los marinos de la falta de barcos?

¿Acaso no sabemos todos que la mayor parte del dinero que se ha votado por las Córtes para construir una escuadra, se ha distraído en otras atenciones distintas?

¿Dónde están los fondos que sirvieran para hacer seis acorazados como el *Indiana* ó el *Iowa*? ¿dónde para poseer otros diez cruceros como el *Colón*? Con el dinero que ha habido disponible ni han podido hacerse más barcos de los que tenemos, ni han podido siquiera dotarse de artillería y municiones para ir á una guerra tan desigual como la sostenida temerariamente por el mar con los Estados Unidos.

¿Hay por ventura quien de buena fé crea que Cervera triunfara en Cuba al librar combate con la escuadra completa de los yanquis? Pues si estaba en la conciencia de todos que era imposible vencer ¿por qué hacer responsable de la inevitable derrota á los marinos?

Cuando aún no es conocido el triste suceso; cuando aún no sabemos cómo se ha librado ese combate en las aguas de Santiago; cuando se ignoran los rasgos de valor heroico que hayan ocurrido por nuestra parte, se desvía la atención de la verdadera causa de la hecatombe para atribuir la á la falta de pericia, á la ausencia de heroismo, á la deficiencia de organización, á la torpeza de los comandantes. ¿Por qué se piensa así? Porque hay responsabilidades tremendas que alcanzan á todos los hombres públicos, y á la hora de la expiación todos quieren dejar caer sobre el desgraciado que sucumbe víctima de tantos errores, la inmensa pesadumbre de esa responsabilidad.

Para hacer la guerra marítima, que es completamente distinta de las guerras terrestres, se necesita medir antes las fuerzas navales de los beligerantes. Jamás podrá el débil vencer al fuerte. En el mar no se juega la victoria por la decisión del que pelea, sino por las condiciones y el número de los buques combatientes. Un acorazado bien artillado se defenderá con éxito de dos bar-

cos inferiores y los acometerá triunfante, así tripulen estos los marinos más esforzados é inteligentes del mundo. No es cuestión de fuerza moral; no cabe estrategia; es el poder ofensivo y defensivo de la artillería y de los blindajes el que decide la suerte de los combatientes, dándole inflexiblemente la victoria al que mejor la tiene, y si hay, además, superioridad de número, la obtendrá más rápida, menos costosa y más fatal para el temerario que afronta semejante peligro.

Cámbiense los factores del combate de Santiago de Cuba. Póngase á disposición del general Cervera una escuadra como la enemiga y entonces no habría tantos patrones de muralla que le censuraran.

Es muy cómodo librar combates navales desde los escaños del Congreso, y teniendo conciencia de la imposibilidad de vencer, lanzar excomuniones sobre un cuerpo glorioso cual el de la Armada española, porque han sobrevivido á la catástrofe unos cuantos tripulantes, que si no perecieron deberían su salvación á causas ajenas á su decidida voluntad de morir peleando contra el destino. Así es probable que la nación no fije su atención en los que han comprometido su suerte en una lucha cuyo término previeron todos cuantos conocían los elementos de que disponían los Estados Unidos y España respectivamente.

Si al iniciarse la insurrección de Cuba hubieran visto los gobiernos lo que la nación vió con perfecta claridad, habríanse preparado convenientemente para afrontar el conflicto con los Estados Unidos, y así no estaríamos en la triste situación que tamaña imprevisión nos ha producido. No lo hicieron; se dejaron llevar por un falso espejismo de la prensa política, y se precipitaron á romper hostilidades confiados en el milagro cuya decepción tanto irrita á semejantes ilusos.

Ha faltado valor para desengañar al país: se le ha consentido en una esperanza fugaz que la realidad había de desvanecer al primer choque de las escuadras, y antes que hablar con la sinceridad que la gravedad de las consecuencias exigía, se ha preferido llevar al martirio á los bravos tripulantes de la marina española, dejando caer sobre ella esa inmensa responsabilidad que con tanto miedo rehuyen los que han dejado escaparse de las manos la soberanía de España en América y en la Oceanía.

ANTONIO MUÑOZ.

## El Cuerpo de Maquinistas

Elemento sano y competentísimo de la Armada, en el que se acumula la verdadera ilustración práctica hija del incansable estudio que en todos los ramos científicos acometen sus dignos y prestigiosos individuos; duro para las improbas tareas anexas á su importante cometido en los buques; insustituible por todos conceptos; abnegado siempre; leal y celoso de sus deberes sin medida, es una de las colectividades más simpáticas y más merecedora de la especial atención de nuestros Gobiernos.

Aunque una opinión puramente particular, y la oficiosidad de alguno, tan de moda hoy; aunque la pedantería propia de la degeneración moral de nuestra raza, pretenda clasificar á capricho lo que ya tiene nombre y ley constituida, no por eso han de prevalecer ideas erróneas y vulgares como las que con harta frecuencia se ofrecen á nuestra consideración.

Cuando dichos conceptos se escuchan, se admiten, no como verdaderos, no como base provechosa para el estudio, ni para el análisis, sino para aprender á conocer el absurdo, rebatiéndolo y rectificándolo con toda la energía y extensión que reclame.

El Cuerpo de Maquinistas de la Armada, tiene á bordo de los buques de guerra importantes cometidos, puestos honoríficos desde los que parten, hechos y actos dignos de patriotas, de hijos amantes de una Patria que no es culpable de las debilidades ajenas.

En paz y en guerra, en horas de calma y en momentos de peligro, el maquinista es objeto de mil cuidados: la voluntad del hombre auxiliada por la ciencia y el estudio, dominando los elementos, salvando las distancias, aminorando el peligro.

Por eso se le admira y envuelta en esa admiración que produce el saber humano cuando este se manifiesta sin afectaciones é inmodestias, vá la explosión del entusiasmo que despierta en el alma de todos los buenos patriotas los rasgos heroicos y abnegados, de que los dignos individuos de aquel brillante Cuerpo están dando elocuentes ejemplos.

LACROIX.

## Voladura de la barra de Sancti Petri

Hace ya bastantos años que se reconoció la necesidad absoluta de volar la barra de Sancti-Petri, para dotar al puerto militar de Cádiz de la condición más esencial para su auxilio defensivo, facilitar el régimen de mareas y la navegación de los buques costeros y de pesca.

Reconocida la necesidad se encargó al ingeniero señor Hezode, (1) director de los trabajos

(1) Algún tiempo después se nombró una Junta encargada de un estudio más completo cuyos resultados ignoramos así como el paradero del expediente.

de la limpia, rectificación y encauzamiento de los caños del Arsenal, hiciera el estudio de la referida voladura, resultando un gasto insignificante para lograr un canal de 50 metros de latitud y 3 metros de profundidad á máxima bajamar.

La insignificancia que atribuimos á un presupuesto de voladura no mayor de 200.000 pesetas, no debe extrañar á las personas que conocen las ventajas marítimo-militares que resultarían de volar la barra en la medida señalada, ni menos á los prácticos y concedores de la barra formada de piedra franca, fácil de taladar y disgregarse por los explosivos.

Es innegable que, para que la voladura de la barra ofrezca todas las ventajas militares que ha de proporcionar, debe ir seguida de la construcción del nuevo puente del Zuazo y elevación del tablero del puente del ferro-carril, lo menos dos metros, obra no difícil y muy conveniente.

Más aun cuando la construcción del puente del Zuazo y elevación del tablero dicho, sean obras indispensables y complementarias, no impide su actual estado ninguna de las demás ventajas militares y de navegación que la voladura de la barra ha de proporcionar seguramente á la defensa de Cádiz, el arsenal y navegación del río.

Si, pues, se reconoce la necesidad de volar esa barra; si se reconocen las ventajas que produciría; si los materiales que la forman son fáciles de disgregar y retraer con un gasto relativamente insignificante, se preguntará el lector: ¿por qué no se vuela la barra de Sancti-Petri?

Esta pregunta tiene igual contestación que otras muchas en nuestra desdichada Patria y cuya relación va estando visible para los más miopes, gracias á la serie de fracasos y deficiencias de estos calamitosos tiempos.

No se vuela la barra por la misma razón que no se hace escuadra, que no se organizan los servicios con la descentralización y autonomía de ramos que requiere el éxito.

Por la misma causa que no se repueblan las cuencas de los principales secundarios ríos, aprovechando en riegos los millones de metros cúbicos de agua, que van constantemente al mar.

Por la misma razón que no se hace una ley general de instrucción pública, adecuada á los progresos y experiencias de la enseñanza.

Pero á qué continuar enumerando ejemplos.

La barra de Sancti-Petri no se vuela *porque eso sería provechoso*, aun cuando no influiría para nada en la política.

A. A.

## SECCION DOCTRINAL

### Lo que vale un buen artillado en las costas

Hace algún tiempo ocupó la prensa francesa, con verdadero entusiasmo, de las experiencias de

tiro verificadas por los acorazados *Amiral Dufrené* y *Sfax*, en las inmediaciones de las islas Hérès. Efectuáronse dichas pruebas disparando contra dos baterías construidas *ad-hoc*, numerosos proyectiles, cargados de un nuevo explosivo de terribles efectos, al decir de los periódicos franceses.

Noticias posteriores que leemos en *Le Yacht*, modifican bastante los resultados primeramente consignados, respecto á las expresadas experiencias.

Los ejercicios se hicieron en diferentes formas, bien variando la velocidad y la derrota de los buques, ya cambiando los blancos y la clase de tiro. Cada período de fuego duró cerca de tres cuartos de hora, no empleándose ningún nuevo explosivo. Unicamente se cargaron con melinita algunos de los proyectiles. La artillería funcionó durante seis horas, disparándose, próximamente, 1.000 granadas de 34, 16, 14 y 10 centímetros.

Los blancos consistían en dos baterías construidas expresamente, por el cuerpo de Ingenieros militares, con todas las reglas del arte moderno de fortificación. Varios cañones viejos y unos cuantos maniqués, representaban las baterías con sus sirvientes, constando cada una de cuatro cañones de 24 centímetros y cuatro de mediano calibre.

Una de las baterías estaba emplazada en un flanco de la isla, á 20 metros sobre el nivel del mar, y otra en la cumbre, á una altura de 100 metros.

Los efectos del tiro fueron los siguientes: quedaron inutilizados más de la mitad de los sirvientes, y desmontados cuatro cañones, siendo casi insignificante el daño sufrido por las fortificaciones. De modo, que sustituyendo los sirvientes puestos fuera de combate, las baterías hubieran podido continuar la lucha por mucho tiempo, antes de que todas las piezas hubieran sido desmontadas.

Teniendo, pues, presente, que en un combate real, las baterías al contestar al fuego de los buques hubieran ocasionado á éstos averías probablemente graves, y que los barcos, viéndose precisados á operar contra una costa enemiga y un blanco que respondiese eficazmente al fuego, no podrían disponer de la tranquilidad y exactitud del tiro que se tiene en un ejercicio, puede deducirse, que los efectos del fuego no fueron tan sorprendentes como se aseguró en un principio. Se ha venido á demostrar, una vez más, que es muy escaso el partido que puede sacarse del ataque empeñado contra buenas fortificaciones costeras, y que será prudentísimo respetarlas, procurando herir al enemigo en objetos más vulnerables, salvo el caso de que circunstancias especiales de la guerra, miras estratégicas particulares, superioridad de fuerzas navales, etc., aconsejen acometer una empresa de esta índole.

El antiguo proverbio de que *vale más un cañón en tierra que cuatro á bordo*, continúa siendo verdadero, aplicado á buques y fortificaciones de estos tiempos.

Por consecuencia, es de creer que en la gene-

ralidad de los casos, se conseguirá mayor utilidad haciendo pasageras descargas con las armas de tiro rápido, al objeto de paralizar momentáneamente el fuego de las baterías, por la inutilización del mayor número posible de hombres, que obligar á los buques á un ataque regular de las obras de fortificación, con la exclusiva finalidad de desmantelarlas. Esto, como se vé, cuesta bastante y reporta poco provecho.

X.

## CLASES SUBALTERNAS

Los hechos gloriosos, aunque adversos, á que la suerte ha conducido á nuestros marinos de América y Oceanía, corresponden á todos los que ostentan el botón de ancla, no menos honroso ahora en la desgracia que cuando con más fortuna se ha conseguido la victoria.

Hoy como siempre, han demostrado los marinos su valor y su heroísmo, admitiendo un combate entre sus escasas fuerzas y la potente escuadra americana; así lo exigía la obediencia y el honor, y al marino español no le arredra nada si éste ha de quedar incólume.

A la salida del general Cervera de la bahía de Santiago de Cuba, el personal subalterno se apresó como todos á obedecer las órdenes de sus jefes, apartando de su imaginación familia, vida y hacienda para concretarse única y exclusivamente á su patria.

Digno de señalada consideración se han hecho —verdad que esto no es nuevo— los cuerpos de Condestables, Maquinistas, Contra maestres, Escribientes, etc., sin olvidar la masa común conocida por *marineros*.

Si en estos cuerpos hay algún defecto, que sí los hay, como en todos, bien demostrado queda que la causa no proviene de los individuos que lo componen: defectos son de organización, que deben repararse reconociendo á todos que valen, estimulándolos con aquellos derechos en que se fundan sus aspiraciones.

Prueba la influencia que ejerce el estímulo en el ánimo, son las ventajas, preeminencias y consideraciones que concedió el Reglamento de Maquinistas del año 1863.

Este hizo que en poco tiempo tuviera la marina una colección de buenos maquinistas, al extremo que los comandantes de los buques no estaban supeditados al capricho de los maquinistas ingleses, personal que, después de caro, hacía lo que se les antojaba, á ciencia y paciencia de sus superiores que no podían tomar energía resolución por carecer de reemplazo.

De haber seguido la protección á este cuerpo como correspondía á sus altas misiones, no se hubiera llegado al extremo actual de escasez, que para cubrir las necesidades del servicio se admiten contratados, con evidente perjuicio para los del Cuerpo que con justa razón se consideran postergados y por consiguiente lastimados en sus legítimos ideales.

Muchos jefes del ramo han reconocido la urgente necesidad de nueva organización, y algunos han publicado un proyecto de reglamento, teniendo á la vista los de otras naciones. Respetando tan competente opinión, nos parece que no hay necesidad de recurrir al extranjero para dar á esta clase lo que en justicia se merece.

Basta con establecer escuelas de Maquinistas en los tres Departamentos, lo que se conseguiría muy fácilmente, ampliando las que existen de Maestranza, asignándoles buenos y entusiastas profesores y aplicando á la Armada las disposiciones que rige en la Trasatlántica para los Maquinistas de aquella Compañía, que tan buenos resultados viene dando, según es notorio.

MENDOZA.

## NOTAS DE ACTUALIDAD

### NUESTRA MAESTRANZA

Su reconocida utilidad en épocas de paz consagradas al trabajo que dignifica y enaltece al hombre, se acentúa indiscutiblemente en las actuales circunstancias en que empeñada la Patria en luchas sangrientas á que la ambición ajena la ha conducido, necesita del esfuerzo de todos sus hijos, para mantener su gloriosa enseña á la altura que siempre á ondeado, sobre todas las de las demás naciones.

La maestranza de nuestro arsenal, ese pueblo genuinamente español que ostenta en su frente con legítimo y noble orgullo, los más preciados timbres de honradez, abnegación y constancia; que á despecho del eterno obstáculo que años y años le sale al encuentro tratando de burlar sus afanes, cobra ánimos y en su lucha por la existencia se manifiesta un coloso del trabajo y del deber, está llamado hoy á muy altas misiones que el reconocido y espléndido patriotismo del país español, pagará dignamente, cuando pasadas las angustias y las desventuras presentes, las glorias del mañana anuncien la hora de las recompensas y de los honores á los que por cualquier medio hallan contribuido á la salvación de nuestra querida España.

Caprichos de la fortuna, azares de la suerte, han hecho de nuestro arsenal el centro en que convergen las miradas de todos, y del hermoso y potente acorazado *Princesa de Asturias* que por sí sólo bastará á darle alto y singular renombre, el objeto de todos los afanes, de todos los desvelos y de todas las valiosas energías que alienta la competentísima y aplicada maestranza de aquel establecimiento marítimo.

Empeñada la lucha, comienza el interés del país entero á reconcentrarse en este modesto rincón, donde se organizan nuestras fuerzas navales, y á medida que se van viendo los frutos de la actividad y pericia de nuestros obreros, la curiosidad general aumenta, crece y se desarrolla de manera notable y á medida también que las circunstancias se agravan, poniendo el pueblo es-

pañol sus últimas esperanzas en esa perfecta nave, modelo de bellezas y de arte, que poco tardará en ser combatida por las revueltas olas del mar.

Nuestra maestranza, pues, amante de sus tiempos, emprenderá con toda la entereza de que tan repetidos ejemplos ha dado, la terminación del expresado buque al cual quizás le reserve la providencia superiores destinos, que compensarán las angustias y los sinsabores que su construcción ha ocasionado á los inteligentes obreros isleños, dignos por todos conceptos de la más señalada recompensa.

\*  
\*\*

## EL BUQUE ALGIBE

Precisamente cuando todos nos lamentamos de la falta de buques y de elementos que oponer á la fuerza brutal de los americanos, considerándola fruto de un sensurable abandono por parte de los llamados á obedecer las órdenes emanadas de la superioridad, debemos ofrecer á la vista de los que así tratan de dilucidar cuestiones tan delicadas como las que hoy absorben la atención general y es el tema obligado de las conversaciones, el buque-algibe que para el vapor *Arlanza* se construye en el Arsenal de la Carraca, y que dentro de muy breves días será botado al agua, sin contar en gradas apenas un año.

Esto, que para algunos será argumento de escasa lógica, entraña, sin embargo, útiles, importantes é indiscutibles enseñanzas.

Desde 1730, en que se puso en nuestro Arsenal, la primera quilla de un buque, que se llamó *Andalucía*, navío de 62 cañones, hasta 1849, que se construyó el bergantín *Valdés*, las 33 naves botadas al agua durante este tiempo, lo fueron dentro del mismo año que arbolaron sus quillas. Esta brevedad en la construcción, que es la que conviene á nuestra importancia y á nuestros intereses, reconocería indudablemente por causa la aplicación de un método ó sistema práctico tal, que libre el personal de entorpecimientos, sin las molestias características del expedienteo moderno, de laboriosas consultas y de otros procedimientos de reconocida inutilidad, y de suyo, pesados y entorpecedores, daría lugar á la admirable prontitud con que se ejecutaban las construcciones, sin ser aquella origen de lamentables deficiencias.

En 1850, se inició una época de perjudicial retraso que aún no ha terminado y que parece acentuarse, más y más cada día, con el *Puerto Rico* arbolado en gradas el 23 de Enero y en el mismo estado hoy que entonces.

Si nos parásemos á inquirir las causas que motivan este retroceso, convendríamos en que, dado el sistema adoptado hoy, no es posible dar mayor impulso á las construcciones, ya que la falta de un expediente sin importancia, de facilidad para adquirir el material, el retraso de éste, y de esta orden ú la otra, tienden á coartar la acción de los jefes responsables y de los encargados de la dirección de la obra.

Desterrado en la del buque-algibe este ambiente y embarazoso sistema, y en vigor un prudentísimo, práctico y beneficioso procedimiento que nos ofrece tan brillantes resultados en corto espacio de tiempo, á él debieran acogerse siempre, pues nos enseña el modo de construir breve y económicamente y sin otros sacrificios que el exceso de interés y de actividad desarrollado por su iniciador.

Pero ni la realidad parece convencerlos y ni la consideración de que habiéndolo adoptado en su época, quizás no experimentaríamos las dolorosas consecuencias que lamentamos, basta á persuadir á los que ordenan y mandan, en pró de nuestro necesario y rápido progreso y poderío naval.

\*  
\*\*

Con el fin de que nuestros lectores estén bien informados de cuanto referente á la Marina ocurra en los Departamentos del Ferrol y Cartagena, hemos nombrado en aquéllos activísimos corresponsales, confiando á personas competentes y de notorio valimiento la representación de LA ISLA NAVAL.

## D. Antonio Rico y Hernández

Antes de ver la luz pública nuestro número del próximo pasado martes, llegó á nuestro conocimiento la triste é inesperada nueva de haber fallecido en Port-Said, á bordo del acorazado *Carlos V*, el ilustrado primer maquinista de la Armada D. Antonio Rico y Hernández, noticia que nos abstuimos de publicar por desconocerse de manera oficial.

Hoy, una vez confirmada, no podemos por menos de tributar un cariñoso recuerdo en estas líneas al meritísimo y prestigioso subalterno que al servicio de la Patria consagró, con el más ardiente y verdadero entusiasmo, todas sus energías y sus vastos y profundos conocimientos, de los que deja envidiable memoria, logrando captarse el afecto y consideración de sus jefes, compañeros é inferiores.

Nació el Sr. Rico el 20 de Octubre del 51, ingresando en el cuerpo á que pertenecía el 6 de Diciembre del 86. Sus servicios en los Apostaderos de la Habana y Ferrol, en este Departamento, en el extranjero en los buques, han sido señaladísimos, figurando en el cuerpo de maquinistas de la Armada como uno de sus más idóneos y valiosos individuos.

En recompensa á sus merecimientos, le fué concedida recientemente la Cruz de la Real Or-

den del Mérito Naval, de 1.<sup>a</sup>, con uso del distintivo blanco.

En el tiempo que llevaba á bordo del *Carlos V*, se hizo acreedor á frecuentes distinciones por parte de sus jefes, que en él admiraron siempre á un perfecto caballero, esclavo de sus deberes y amante del benemérito Cuerpo que se honraba contándolo en su seno.

Reciba la familia doliente, de la redacción de LA ISLA NAVAL, su más sincero pésame con motivo de la dolorosa desgracia que en estos momentos le abrumba.

## REGLAMENTO

para el régimen interior del Ministerio de  
Marina

### CAPÍTULO PRIMERO

#### *Del Ministro*

Artículo 1.º El Ministro es el Jefe superior de todos los cuerpos, escuadras, buques, establecimientos y servicios de la Armada, y en tal concepto le corresponde lo siguiente:

- A) La dirección superior de todos los servicios.
- B) La presidencia en todos los actos á que concurren dentro de la Marina.
- C) La propuesta á S. M. para nombramiento y separación del personal para todos los cargos de la Armada asignados á Oficiales generales ó asimilados, ó á Jefes comprendidos en el Real decreto de 3 de Diciembre 1878, y para los ascensos y recompensas que en el mismo se expresan.
- D) El nombramiento y separación de orden de S. M. del personal para todos los cargos ó comisiones asignados á Jefes no comprendidos en el caso anterior ó á Oficiales en el extranjero.
- E) La resolución final de orden de S. M. en la vía gubernativa de todos los asuntos referentes al ramo.
- F) El despacho de los asuntos de trámite ó autorizar para ello al Contraalmirante Jefe de Estado Mayor general, el cual, en este caso, deberá darle cuenta después de efectuarlo.
- G) La expedición de pasaportes ó salvoconductos al personal de la Armada que partiendo de la corte hayan de viajar por el extranjero.
- H) Las demás atribuciones que le estén especialmente conferidas por leyes, ordenanzas ó reglamentos.

Art. 2.º El Ministro podrá tener á sus inmediatas órdenes los Ayudantes militares y Secretarios que juzgue conveniente, elegidos en el personal de los distintos cuerpos de la Armada.

Art. 3.º La Secretaría militar del Ministerio será desempeñada por un Capitán de navío ó Capitán de navío de primera clase, y tendrá á su cargo:

- a) Vigilar y hacer cumplir las disposiciones de este reglamento.
- b) Nombrar con arreglo á las órdenes del Ministro el personal subalterno del Ministerio.
- c) Dictar las órdenes relativas al régimen interior del Ministerio.
- d) Citar á las Corporaciones de la Armada cuando se haga en nombre del Ministro.
- e) Dirigir el servicio asignado á los Negociados de la Secretaría.
- f) Preparar el despacho del Ministro con S. M. y los asuntos que hayan de ser llevados ó remitidos á los Cuerpos Colegisladores ó al Consejo de Ministros.
- g) Despachar con el Ministro los asuntos tramitados por la Secretaría.
- h) Inspección de gastos de Secretaría.

Los asuntos correspondientes á la Secretaría se distribuirán en los siguientes Negociados:

#### NEGOCIADO 1.º

Un Oficial primero y tres Auxiliares.  
Movimiento de buques y fuerzas armadas durante la paz.—Servicios de guarniciones y Arsenales.—Recompensas á todas las clases de la Armada.—Trámites de justicia.—Pasajeros.—Naufragios y salvamentos de buques mercantes.—Servicio de las Capitanías de puerto.—Derechos de practicaje.—Jurisdicción marítima.—Industrias marítimas.

#### NEGOCIADO 2.º

Un Oficial segundo y tres Auxiliares.  
Registro general de la correspondencia oficial.—Servicio interior del Ministerio y fuerzas alojadas en el Museo Naval.—Archivo y Biblioteca.—Servicios hidrográficos, meteorológicos y del Observatorio.—Legislación.—Estado general de la Armada.—Publicaciones.—Imprenta del Ministerio.—Talleres.—Obras.—Enfermería.—Material de oficinas y dependencias.—Almacén.—Administración de los fondos de Secretaría, con arreglo á las instrucciones del Ministro.

#### *Secretaría particular y política del Ministro*

Art. 4.º La Secretaría particular y política del Ministro tendrá á su cargo:

- a) La correspondencia particular y política del Ministro.
- b) La revisión de la prensa para informar al Ministro de cuanto merezca su atención.
- c) Los demás asuntos que el ministro le encomienda.

Para la buena y ordenada marcha de los trabajos habrá, además del secretario particular, dos Auxiliares con categoría de Oficial, y un Escribiente del cuerpo de oficinas de Marina.

(Continuará.)

