

# La Isla Naval

REVISTA PROFESIONAL

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

---

## SUMARIO

---

Infantería de Marina — Nuestro Grabado. — Notas de actualidad. — Nuestra opinión. — Sección doctrinal. — Necrología. — Sección oficial. — Advertencia. — Reglamento para el régimen interior del Ministerio de Marina.

---



D. FERNANDO VILLAAMIL Y CUETO

**Muerto gloriosamente en el combate naval de Santiago de Cuba**

## INFANTERÍA DE MARINA

Sin necesidad de hacer la brillante historia militar del ya ilustre cuerpo de Infantería de Marina, justo es que en las columnas de esta revista digamos algo sobre la importancia de esa institución ó instituto armado, que tantos y tan buenos servicios viene prestando á la Nación en las actuales circunstancias.

A partir del día en que surgió la insurrección de Cuba, una série continuada de hechos de armas aquilatan el valor, la disciplina y el pundonor de los batallones que salieron uno tras otros á pelear con el Ejército por la integridad de nuestro territorio y por la soberanía de España. Igual actitud demostraron en Filipinas.

No tenemos para qué citar ni referir uno por uno los combates sostenidos contra los filibusteros de nuestras ingratas colonias, ni evocar los nombres propios de los mártires y de los héroes que han teñido con su sangre generosa las mangas cubanas y filipinas y han ceñido inmarcesibles coronas á las banderas de sus regimientos. En la memoria y en la conciencia de todos los españoles están grabados esos gloriosos hechos y los relevantes méritos de sus valerosos soldados.

Orgullo, pues, de la Pátria es la Infantería de Marina y sobre ella vamos á permitirnos llamar la atención pública y la de los hombres que hayan de regir los futuros destinos de esta desgraciada Nación, cuando terminen las desastrosas guerras que sostenemos con los Estados Unidos en estos momentos.

Habló el Sr. Ministro de Marina, al encargarse de su Cartera, de reorganizaciones preconcebidas por él, cuyo planteamiento iniciaría al acabar la lucha con los yanquis; habló la prensa de deficiencias orgánicas á raíz del desastre de Santiago de Cuba; hablaron todos de la necesidad de estudiar y reformar la constitución orgánica de la Armada.

Se siente, se toca algo que, sin poderlo concretar, percibe y señala el sentido público, y ese algo está en todas partes y en ninguna determinadamente.

La Armada la constituyen dos elementos principales: los barcos y las dotaciones; como el ser humano lo constituye el cuerpo y el alma.

Así como la constitución física del hombre se compone de varios miembros: de cerebro, corazón, aparato digestivo, brazos, piernas, etc. etcétera, de igual modo la Marina de guerra se

forma de cascos flotables, máquinas motoras, artillería y tripulación.

No basta para la vida humana que el cuerpo esté sano, nó. Es preciso que las *fuerzas morales* utilicen las fuerzas físicas equilibradas, para los altos fines á que el hombre está destinado; es preciso que la materia obedezca á los rectos impulsos del espíritu para realizar el bien, que es en el individuo y en la familia y en el Estado, la misión, objeto y fin de su existencia.

De la misma manera un barco de guerra no responderá buenamente á los fines de su institución, por bien construido que esté, por mucho que ande, por potente que sea su artillería, por valiente que sea la gente que lo tripule, si luego no se combinan todos los elementos de un modo armónico, científico y moral. Comono es el mejor de los hombres el que goza de mejor salud, es más fuerte que los demás, si á esas condiciones físicas no reúne virtud y talento bastante para ser útil á la sociedad en la esfera de su posición social.

No es esto decir ni aludir siquiera á que las derrotas de Cavite y Santiago de Cuba sean debidas á ese desequilibrio que venimos apuntando en este artículo, nó: ya hemos sostenido en escritos anteriores que la pérdida de aquellas escuadras se debe única y exclusivamente á la superioridad enorme de la escuadra enemiga; superioridad brutal de fuerza que no se cohonestaba ni se aniquila con ninguna ley del mundo.

Evitar el choque de una fuerza reconocidamente inferior con otra reconocidamente superior, se denomina estrategia en el arte de la guerra; pero desde el momento que el choque es inevitable, un milagro será que el débil aplaste al fuerte. Y si bien es cierto que la historia registra algunos casos, también es verdad que esos fenómenos son excepcionales y tienen la virtud de confirmar la regla general porque se rigen las fuerzas mecánicas del universo.

En tal concepto, no podemos ser sospechosos en la materia. Sostenemos un principio generalmente reconocido y aceptado por todas las Escuelas Militares, cuya negación sería absurda si tratáramos como erróneamente sostienen algunos preocupados con las inmensas desgracias de Cuba y Filipinas; pero juzgando los terribles acontecimientos acaecidos con nuestra incipiente marina militar, sin preocupaciones sentimentales y sin prejuicios interesados, habrán de convenir con nosotros todos los hombres de sereno espíritu, en que de la actual guerra tiene de surgir por imperiosa necesidad de la salud pública, por el propio instinto de nuestra conservación

nacional y por la finalidad civilizadora y humanitaria de nuestra raza, que se distingue de las demás que pueblan la tierra, en que mantiene y sostiene á despecho de todas las adversidades la nobleza, la hidalguía, la grandeza del sér humano, igualándose al Dios que la crió como imágen y semejanza suya.

No importan las desgracias presentes ni las pasadas. Somos una raza característica en el mundo. Y aunque no querramos parecernos á nosotros mismos desde los remotos tiempos que España fué poblada por vez primera; aunque solo partamos de la aparición del cristianismo, á cuyas leyes morales estamos unidos sin interrupción durante los diez y nueve siglos de su existencia, siempre resultará que somos invencibles y que solo le será dado á Dios decretar nuestro exterminio.

Saldremos quebrantados de esta inícuca guerra; pero así como el fénix renace de sus cenizas, España se regenerará, sin duda alguna.

Esa regeneración ha de consistir principalmente en la reconstitución de nuestras fuerzas militares y gubernamentales. La Marina ha de ser, según dejamos indicado, el primer organismo que ha de reconstituirse, si el país no incurre en la aberración de suicidarse, sugestionado por las contrariedades actuales. Tiene esa Marina bases admirables y admiradas por los extranjeros y aún por nuestros propios enemigos.

Contamos con el cuerpo general de la Armada, con el de administrativo, con el de Artillería, con el de Ingenieros y Maquinistas y con los demás auxiliares, que rayan bajo el punto de vista técnico y del honor á una altura tan envidiable y envidiada que, cualquiera que sea el hombre público, el estadista, que acometa la patriótica empresa, se encontrará con elementos tan útiles y grandiosos, que su obra no solo resultará fácil sino perfecta.

La Infantería de Marina, por ejemplo, á cuyo instituto hemos dedicado este artículo, es un brazo fuerte de nuestra Armada, cuyo valimiento alcanza hoy una influencia decisiva en nuestro Ejército de mar y de tierra. Entréguele la instrucción de las dotaciones de los barcos en el manejo de las armas y désenle en zafarranchos de combate y en los desembarcos la dirección de las fuerzas, y tendremos el problema que se intenta resolver, algo más despejado de lo que á simple vista aparece en la actualidad.

No ahondaremos hoy sobre este asunto para no cansar á nuestros lectores.

Poco á poco trataremos todas estas complejas

cuestiones, inspirándonos en un criterio imparcial y sin vinculaciones con ningún cuerpo determinado. Si nuestros trabajos responden á la recta intención que nos guía, quedará satisfecha nuestra conciencia por haber contribuido en la medida de nuestras modestas fuerzas al bien público, que ha sido, es y será la aspiración constante de nuestra alma.

ANTONIO MUÑOZ.

## NUESTRO GRABADO

# DON FERNANDO VILLAAMIL

Confirmada la muerte del valeroso marino, desechada ya toda esperanza y con el ánimo entristecido por tan dolorosa pérdida, rendimos un tributo de admiración al bravo militar que sacrificó los goces de una vida acomodada en aras de la Patria.

De caracter enérgico y valiente, templado en las tempestades del mar y en las borrascas del mundo, soñando siempre en la regeneración de nuestra Marina y en el restablecimiento de nuestro poderío Naval, la muerte le ha sorprendido en la plenitud de su vida para trasladarlo de repente á las regiones inmortales de la gloria.

Más de una vez, cuando surcaba los mares, en constante peligro sobre la corbeta *Nautilus*, educando á la juventud de Guardias marinas, teniendo por techo el azul purísimo del cielo y bajo sus pies el abismo de las aguas, recordaría aquellos años felices de España en los que llevaba sus flotas á todos los puertos y hacía respetar su bandera á todas las naciones.

¡Oh! Que no manchen la memoria de los héroes esas garrulerías al uso, muy acomodaticias á la desgracia que pretenden inculcar en la opinión pública silogismos criminales.

Nadie puede ser culpable de que cuatro cruceros no hayan podido luchar contra veinte buques, entre ellos más de seis acorazados, y el solo hecho de forzar el bloqueo de Santiago de Cuba indica un valor excepcional del que se tienen pocos ejemplos.

Recordemos con respeto la memoria de los que como Villaamil, mueren cumpliendo su deber sacrificando el porvenir en bien de la Patria; sentimiento el más noble y elevado de cuantos existen.

\* \*

D. Fernando Villaamil y Cueto, nació en Castropol (Oviedo) el 24 de Noviembre de 1845.

Había navegado mucho, mandando durante los últimos años el *Destructor*, la *Almansa* y la corbeta *Nautilus*, con la que dió la vuelta al mundo, rindiendo el viaje en San Sebastian.

Del crucero *Reina Regente* fué segundo comandante.

El viaje de circunnavegación con la *Nautilus*

lo hizo desde el Ferrol á Canarias, al Cabo de Hornos y al Río de la Plata; luego á Puerto Rico y Nueva York; de aquí á las costas de Inglaterra y Francia, y luego á San Sebastián.

Sobre esta brillante expedición al mando del buque escuela escribió un libro notable que hace honor á su firma.

Redactó el reglamento de maquinistas de la Armada; presidió la comisión encargada de investigar la causa de la pérdida del crucero *Reina Regente*, y fué á Inglaterra á presidir la construcción de la flota que durante la guerra ha vigilado las costas de Cuba.

En la época en que fué Ministro el Vicealmirante Antequera, formó parte de aquel famoso *pentágono* que llevó sus iniciativas á todos los ramos de la administración de la Armada.

D. Fernando Villaamil era una de las figuras de más relieve en nuestra moderna marina militar.

El Ferrol le eligió diputado en las últimas Cortes conservadoras y le había reelegido ahora; pero no juró el cargo porque, en su acendrado amor á la patria, pidió voluntario el mando de la escuadrilla de torpederos y marchó presuroso á dar su sangre por España.

Como recompensa á sus señalados servicios, poseía honrosas distinciones, tanto nacionales como extranjeras.

#### NOTAS DE ACTUALIDAD

### JUSTICIA Y GRATITUD

Una vez conocidas oficialmente las sensibles y nunca bien lloradas pérdidas ocurridas en aguas de Cavite y Santiago de Cuba, á las escuadras de los generales Montojo y Cervera, un sentimiento de justicia y gratitud hácia aquellos que con la mayor abnegación han sucumbido defendiendo la soberanía española en ambas colonias, impone á la conciencia del país el ineludible y sagrado deber de remediar las indescriptibles amarguras que en estos momentos pesan sobre mil hogares, donde la falta de aquellos seres queridos que los crearon, han trocado la comodidad en necesidades; la alegría, en lágrimas; la satisfacción, en completo y eterno sufrimiento avivado por el recuerdo; y el ayer halagador, en un porvenir triste y sombrío, como la tumba que en el mar ó en la tierra guarda las cenizas de las víctimas.

Las grandes adversidades á que estamos expuestos en el curso de nuestra existencia, traen consigo grandes consecuencias. La pérdida de un hombre, lleva tras sí, generalmente, la miseria, la orfandad, la muerte de pobres é inocentes criaturas, de pedazos queridos del alma, que en vano buscarán ya un nuevo padre á quien tender los brazos, en quien apoyarse para salvar la penosa pendiente de los primeros años, solícitamente dirigidos por esa martir del hogar doméstico, que al primer anuncio de la desgracia, tie-

ne que renunciar á la esperanza de toda su vida.

Todos los que al servicio de la Marina han perecido en Cavite y en Santiago, jefes, oficiales y subalternos, dejan en sus hogares iniciada la dura y desesperante época de abatimiento y de privaciones que sucede á las grandes desdichas; pero, si nadie puede humanamente calmar la eterna agonía y el profundo dolor de la mujer que sufre y de los hijos que lloran, debemos al menos ofrecer á la desgracia un poco de consuelo y de esperanza.

El gobierno y muy especialmente el excelentísimo señor Ministro de Marina, cuya reconocida sinceridad no necesita de nuestros encomios, reconociendo la magnitud del desastre, estudiará el medio de socorrer á las familias de las víctimas, dando un amplio, especial y extraordinario derecho á gracias para los hijos y deudos de los inolvidables héroes que tan elocuente ejemplo de disciplina y valor han escrito en las brillantes y envidiables páginas de la gloriosa historia de la Marina Española.

\*  
\*\*

### EL CAMINO DEL ARSENAL

La prensa local llamó hace poco tiempo la atención sobre la conveniencia y necesidad de la urbanización de la carretera que conduce al Arsenal de la Carraca, de cuyo lamentable estado de abandono nadie toca más directamente las consecuencias que la honrada maestranza de aquel establecimiento marítimo, obligada á recorrerla dos veces al día para asistir al trabajo.

El asunto hartó discutido por aquel entonces, vuelve á ser olvidado, á despecho de la importancia que entraña, tratándose de una cuestión que tanto afecta á las clases trabajadoras de la localidad, cuyas justas y legítimas pretensiones deben ser atendidas.

Hubo un tiempo que aquellas creyeron ver realizados sus deseos al comenzarse la recomposición del expresado camino, pero pronto quedaron paralizadas las obras del mismo y á la fecha continuamos en idéntico estado de cosas.

Los clamores de la prensa diaria, las campañas iniciadas en pró de la continuación de los trabajos, nada en fin, ha logrado el pretendido éxito.

Nosotros, atendiendo las justas quejas de los que verdaderamente están interesados en éste ya largo pleito; de los que á las fatigas del trabajo tienen que añadir los de penosa peregrinación sobre un piso, imposible hasta para las caballerías, suplicamos á quien corresponda, tome en consideración tan vital asunto, en obsequio á una clase tan laboriosa y sufrida como la clase obrera de San Fernando, tan dignamente representada por la entendida maestranza del Arsenal de la Carraca.

\*  
\*\*

### BUQUES PERDIDOS

Desde la declaración de guerra con los Esta-

dos Unidos, hemos perdido los siguientes buques:

	Toneladas
Acorazado <i>Infanta Maria Teresa</i> . . . . .	7.000
Idem <i>Vizcaya</i> . . . . .	7.000
Idem <i>Oquendo</i> . . . . .	7.000
Idem <i>Cristobal Colón</i> . . . . .	6.850
Crucero <i>Isla de Cuba</i> . . . . .	1.045
Idem <i>Isla de Luzón</i> . . . . .	1.045
Idem <i>Reina Cristina</i> . . . . .	3.520
Idem <i>Reina Mercedes</i> . . . . .	3.090
Idem <i>Castilla</i> . . . . .	3.260
Idem <i>Don Juan de Austria</i> . . . . .	1.159
Idem <i>Don Juan de Ulloa</i> . . . . .	1.160
Idem <i>Elcano</i> . . . . .	560
Idem <i>General Lezo</i> . . . . .	520
Idem <i>Marqués del Duero</i> . . . . .	500
Destroyer <i>Furor</i> . . . . .	380
Idem <i>Plutón</i> . . . . .	380
Cañonero <i>Callao</i> . . . . .	308
Idem <i>Leyte</i> . . . . .	151

Estos dos han sido apresados por la escuadra Dewey en la bahía de Manila.

Cañonero <i>Centinela</i> . . . . .	200
Idem <i>Delgado Parejo</i> . . . . .	180
Transporte <i>Cebú</i> . . . . .	532

Este ha sido echado á pique para impedir la entrada de los barcos de Dewey en el rio Pasig.

También han sido destruidas entre otras naves, dos de las cañoneras de estación en las Antillas, cuyos nombres no consignamos por desconocerse de manera oficial.

\*  
\* \*

Al honrar las columnas de nuestro anterior número, dando en ellas cabida al artículo titulado «Problema resuelto», creimos inoportuno aclarar no era el firmante el Director de *Los Lunes de La Correspondencia de San Fernando*, D. Antonio Avila, confiados en que el buen juicio de nuestros lectores haría la consiguiente y lógica salvedad.—(N. de la R.)

## NUESTRA OPINION

La guerra que sostenemos con la escuadra yanki, demuestra la necesidad absoluta de atender con preferencia á nuestra Marina; de haberse hecho á tiempo, seguros estamos que se hubiera dado ejemplar escarmiento á los soberbios norteamericanos.

Pero si es evidente la necesidad de tener buques potentes y montados á la altura que obligan los adelantos de la época, conviene también tener personal suficiente que se ocupe exclusivamente de sus cometidos á bordo, sin distraerlos en otros asuntos ajenos á su institución.

La división de trabajo es de suma utilidad, y consideramos que el Condestable, por ejemplo, no debe desempeñar el cometido de Escribiente,

pues para eso existe un cuerpo de Auxiliares de oficinas, y debe concretarse exclusivamente á lo suyo, á la artillería con el personal de cabos de cañón, en forma y manera que prescribe el reglamento de su cuerpo, y de este modo se conseguiría que estos últimos adquirieran conocimiento y práctica al detalle del material que han de manejar, para secundar en caso dado las órdenes superiores con precisión y acierto.

Lo mismo opinamos con respecto al personal de máquina.

Siendo los maquinistas jefes inmediatos de los fogoneros, ellos son los llamados á distribuirlos como mejor convenga al servicio, y enseñarlos, sin otra ingerencia que las órdenes que reciban de sus superiores.

Aquí creemos muy apropósito hacer constar la deficiencia en la organización para tener un buen plantel de fogoneros.

Su escaso sueldo, el mucho y peligroso trabajo á que están sujetos, las pocas condiciones que existen en los buques para que puedan descansar y reponer las fuerzas perdidas en su ruda tarea, la equivalencia de marinero que hace tengan que funcionar como tal á las órdenes de un Contramaestre, da por resultado el aburrimiento y cuando verdaderamente son útiles por haber adquirido la práctica y conocimientos necesarios, solicitan la separación del servicio por cumplido de campaña.

Lógico parece relevarlos de baldeos y demás atenciones inherentes al marinero y dedicarlos á la máquina, que es un aparato muy costoso y debe conservarse.

Verdad es, que las circunstancias presentes no son las más adecuadas para dedicarse á reformas de reglamento; pero como es de suponer que no estaremos así mucho tiempo, confiamos que el Sr. Ministro de Marina tendrá hecho su estudio, para que en día de más tranquilidad se reformen aquéllos, en el sentido lógico y natural de cada cuerpo, con sus derechos y deberes bien definidos.

MENDOZA.

### SECCIÓN DOCTRINAL

#### Combustión espontánea del carbón

Se recomienda generalmente la ventilación de las bodegas y compartimientos para evitar la combustión del carbón á bordo de los buques.

Según el *Coal Trade Journal*, el profesor Clowes, de Nottingham, combate abiertamente esta práctica por considerarla fuente y origen de grandes inconvenientes. Ha demostrado efectivamente que habiéndose cargado cuatro buques al mismo tiempo, en el mismo puerto, con carbón de la misma procedencia, teniendo tres de ellos los depósitos bien ventilados y el otro con muy poca ventilación, habían consumido mucho más carbón por combustión espontánea los tres primeros que el último. Este hecho se explica muy

fácilmente considerando que el aire contenido en las bodegas y compartimientos bien cerrados, no es suficiente para producir una elevación un poco considerable en la temperatura, al paso que la renovación constante de dicho aire puede producir una elevación de temperatura bastante peligrosa.

El carbón estando al aire libre está menos expuesto á calentarse rápidamente y de aquí que conviene mucho dejar el carbón al aire antes de embarcarlo.

De los hechos observados y consignados pueden sacarse las conclusiones siguientes:

1.<sup>a</sup> La combustión espontánea es menos fácil con el carbón en piezas que en trozos pequeños y mucho más con el que contiene polvo de carbón, debido al aumento mucho más considerable de superficie expuesta al aire en relación con el peso del combustible.

2.<sup>a</sup> El carbón expuesto al aire que contiene más de 3 por 100 de humedad es peligroso, disminuyendo el peligro con la proporción de agua. Dicha proporción de agua es un índice de la capacidad de absorción por el aire y cuanto más fácil sea ésta, tanto más peligroso es el carbón.

3.<sup>a</sup> Favorece en gran parte la combustión, la presencia de piritas que aunque no obren calentando directamente el carbón, se hinchan, sin embargo, por la acción de la humedad, agrietan el carbón y aumentan así la superficie en contacto con el aire; y

4.<sup>a</sup> Los principios exteriores de calor, tales como las calderas, conductos de vapor, de agua caliente, chimeneas, etc., favorecen igualmente la combustión espontánea por medio de la elevación de temperatura.

A. A.

\* \*

## Señales en tiempo de niebla

Siempre ha sido objeto de preocupación por parte de los marinos de todas las naciones el asunto que sirve de epígrafe á las presentes líneas.

Cuando la atmósfera está despejada, no existe temor alguno si los barcos navegan en las condiciones acordadas por convenios internacionales. Los faroles de situación permiten conocer por la noche y á grandes distancias, los rumbos que siguen dos buques que van de vuelta encontrada y sólo la falta de aquellos podría ocasionar un siniestro, como ya ocurrió algunas veces con vapores de la marina mercante inglesa.

Pero si en aquellas condiciones se puede viajar con relativa tranquilidad, no sucede lo propio si hay cerrazón; las campanas en los buques de velas y las sirenas en los de vapor, son insuficientes para determinar la dirección que sigue la nave, y por muy buena vista de que estén dotados los serviolas no pueden dar la voz de alarma en tiempo oportuno cuando un buque se dirige hacia otro por la proa ó sigue sus aguas con mayor velocidad, siendo así inevitable una catástrofe.

Muchos sistemas se han propuesto para evitar esas colisiones marítimas, pero ninguno dió, por ahora, resultados prácticos; las campanas y las sirenas pueden denunciar la presencia próxima de un peligro nada más; el medio empleado por los pescadores americanos de disparar morteretes, no resuelve tampoco el problema, y únicamente navegando con grandes precauciones á escasa presión, púedese evitar en parte que el choque, caso de haberlo, no produzca las consecuencias tan funestas que originaría si los barcos caminaran á gran velocidad.

Por esto merece fijar la atención el medio que acaba de proponer al Gobierno francés un ingeniero de Ruan; es sencillo, y á nuestro juicio posee grandes ventajas sobre los seguidos hasta ahora, pues con él desaparece el principal obstáculo con que se tropezaba, el desconocimiento absoluto del rumbo que seguía el barco, cuya campana ó sirena se oía.

Propone M. Brunel, que así se llama el ingeniero de que hablamos, un sistema de señales ó avisos fónicos, por medio de los cuales se pueda indicar el camino que sigue el barco que los da. El sistema, excelente en sí mismo, puesto que permite navegar, aun entre nieblas muy densas, con mucha mayor seguridad que como se hace ahora, no es muy práctico, tal como él lo presenta, porque ha querido llevarlo demasiado lejos; deseando determinar perfectamente el rumbo de la nave, propone una multiplicación de señales, que pudiera muy bien llevar la confusión á quien las oye.

Según el comandante Leboeuf, que ha examinado el proyecto, con la adopción de un solo sonido para cada uno de los puntos cardinales, se habrá dado ya un gran paso; en el canal de la Mancha, por ejemplo, que es donde siempre hay más concurrencia de barcos, la dirección que éstos siguen es casi siempre la de aquellos, y pocas veces la de los intermediarios.

De todas maneras, las indicaciones de M. Brunel merecen ser estudiadas con toda atención, porque puede ser base para nuevos trabajos que permitan navegar á los buques con toda clase de seguridades, aun en los tiempos de bruma, sin temor á los peligros de que se ven rodeados cuando se cierra el horizonte.

R. DE LA N. Y C.

## NECROLOGIA

En la relación oficial de las bajas ocurridas en la catástrofe de Cavite, figuran los nombres de los condestables de la Armada, don Mateo Durán, don José Alonso y don José Lorenzo, y el del Contramaestre don Francisco Castelló, cuyas pérdidas lamentan todos los que tuvieron ocasión de apreciar las relevantes cualidades que adornaban á los dignos subalternos, que á la sombra de la bandera nacional, han dado su vida por la Patria, fieles á sus deberes y á las inflexibles leyes del honor que es la religión de nuestros bravos y pundonorosos marinos.

D. Mateo Durán y Bornas, nació el 26 de Febrero del 47, habiendo ingresado muy joven aún al servicio de la Armada, donde gozaba de una envidiable reputación, no tan solo por sus vastos y profundos conocimientos científicos en todos los ramos y especialmente en artillería, sino por su reconocido valor, del que daba fé las honrosas condecoraciones que cubrían su pecho.

Entre otras poseía las medallas de Alfonso XII y de Cuba y la cruz de segunda clase del Mérito Naval.

Estaba graduado de Capitán y contaba 34 años de señalados servicios.

\*  
\*\*

Los señores Alonso y Lorenzo, honraban al benemérito cuerpo á que pertenecían, siendo esclavos del estudio y celosos en el cumplimiento de su misión. A bordo de los buques demostraron siempre el alto concepto que les merecía el militarismo al que constantemente rindieron ferviente culto.

\*  
\*\*

D. Francisco Castelló y Perez, nació el 28 de Octubre del 50. Recientemente fué ascendido á primer contramaestre, contando una antigüedad en su anterior empleo de 5 de Marzo del 84.

En Enero del 96 quedó destinado al crucero *Castilla*, tomando posesión de su cargo el 15 de Febrero del mismo año.

Acepten las familias dolientes de la Dirección, Redactores y colaboradores de LA ISLA NAVAL, el recuerdo que en estas líneas dedican á la memoria de las víctimas.

---

SECCION OFICIAL

**MINISTERIO DE MARINA**

REAL ORDEN

Excmo. Sr: Debiendo cubrirse 25 plazas de alumnos de Infantería de Marina para el curso que ha de empezar en 1.º de Enero próximo:

S. M. el Rey (Q. D. G.) y en su nombre la Reina Regente del Reino, de acuerdo con lo propuesto por el Jefe de Estado Mayor general, ha tenido á bien disponer lo siguiente:

1.º Las plazas se adjudicarán mediante pública oposición, verificándose los ejercicios en esta Corte, y dando principio el 15 de Octubre próximo.

2.º Las solicitudes para tomar parte en las oposiciones, escritas y firmadas por los interesados, se dirigirán al Sr. Ministro de Marina, y se presentarán en el Registro general de este Ministerio, á las horas de oficina, donde se admitirán hasta el día 1.º del próximo Octubre.

3.º Las solicitudes deberán expresar el domicilio y acompañar certificación del acta civil

de nacimiento debidamente legalizada, sin enmiendas ni raspaduras, que acrediten que en el 1.º del citado Octubre hayan cumplido quince años, y no pasen de diez y nueve los hijos de paisano; de veinte los de militares; y de veintisiete los individuos de la clase de tropa comprendidos en la Real orden de 6 de Julio de 1895. Los certificados de los Institutos de haber aprobado las asignaturas de Geografía é Historia Universal y particular de España, los presentarán los opositores personalmente ante la Junta de exámenes, y por consiguiente, no deben remitirlos á este Ministerio.

4.º Acreditarán ser ciudadanos españoles y tener la robustez y aptitud físicas necesarias, debiendo someterse á un reconocimiento facultativo que verificará una Comisión de Médicos de la Armada.

5.º Las oposiciones se practicarán con sujeción estricta al programa detallado que se insertará en la *Gaceta*.

6.º La permanencia de los nuevos alumnos en la Escuela, será de un año, continuando, por tanto, los cursos abreviados que hoy se siguen en ello,

7.º Los aspirantes que resulten aprobados al presentarse en lo Escuela, serán filiados, y sus padres ó tutores depositarán en la caja de dicho Centro, por trimestres adelantados, el importe de uno de ellos, á razón de 3 pesetas diarias los hijos de paisanos y de 2 los de militares; en la inteligencia de que si alguno dejase de cumplir este requisito, será dado de baja en el Cuerpo.

De Real orden lo digo á V. E. para su conocimiento y el de esa Corporación. Dios guarde á V. E. muchos años.

Madrid 1.º de Julio de 1898.

RAMÓN AUÑÓN.

Sr. Presidente del Centro Consultivo de la Armada.

\*  
\*\*

Continúa en vigor el programa exigido en las anteriores oposiciones. Los textos pueden ser reemplazados por los de otros autores que traten las materias con la misma extensión.

---

**ADVERTENCIA**

Las altas ó bajas á LA ISLA NAVAL, habrán de notificarse á la Administración de esta revista, Rosario 29, precisamente, los días 1.º del mes. En caso contrario se cobrarán las suscripciones por entero, no admitiéndose media cuota.

**Precio: 1'50 pesetas**

---

# REGLAMENTO

para el régimen interior del Ministerio de Marina

(Continuación)

## CAPÍTULO SEGUNDO

*Del Contralmirante Jefe de Estado Mayor de la Armada*

Art. 5.º El Contralmirante Jefe de Estado Mayor tendrá á su cargo:

a) El armamento de las escuadras y buques sueltos, así como los que estén en construcción, según los adelantos más modernos.

b) La conservación de los buques que forman las divisiones de reserva, teniéndolos siempre en disponibilidad para su rápida movilización aplicando para conseguir este fin cuantos progresos existen en otras naciones.

c) Las defensas submarinas de los puertos, y principalmente las de nuestros tres Arsenales, del puerto de Mahón y demás importantes del litoral.

d) Las maestranzas de los Arsenales y trabajos en ejecución, cuidando con el mayor esmero que las obras realizadas respondan á los créditos invertidos, y prohibiendo en absoluto que se ejecute ninguna que no lo tenga consignado en presupuesto, así como también el aplicar á unas obras lo consignado para otras. En caso de contravención ordenará la formación de sumaria.

e) Tendrá un estado del número total de maestranza de todas clases de los tres Arsenales, ordenando que por las Autoridades superiores de los departamentos se remitan mensualmente las bajas ocurridas por muerte, despido ó separación voluntaria.

f) Ordenará que no se cubra ninguna baja sin previa disposición al efecto. Presentará al Ministro un estado trimestral de las bajas ocurridas en dicho período.

g) Podrá visitar los Arsenales y demás establecimientos de la Marina, así como los astilleros particulares en que haya construcciones por cuenta del presupuesto.

h) Llevará un estado demostrativo de todos los depósitos de carbón existentes en el mundo, tanto de particulares como del Gobierno.

i) Llevará un estado de las escuadras y buques y fuerzas marítimas de todas las naciones de Europa, y en Asia las de China y Japón, cuidando de anotar debidamente cuantos detalles y observaciones contribuyan á tener el más completo conocimiento de aquéllos.

j) Igualmente llevará un estado de todos los Arsenales de Europa y de su estado de defensa marítima y terrestre: asimismo los de China y Japón.

k) Tendrá nota de todos los astilleros particulares y diques establecidos en todo el globo, procurando el conocimiento de cuantos detalles sean útiles y den á conocer los recursos que puedan facilitar.

l) Llevará la estadística de los inscritos de mar, procurando su aumento á fin de conseguir buenas dotaciones; y si de su observación resulta disminuir el número, estudiará las causas originarias de la baja para aplicar los medios de evitarla.

Art. 6.º El Jefe de Estado Mayor general podrá tener un Ayudante militar y un Secretario de las clases que estime.

Art. 7.º Los asuntos del Estado Mayor general serán de índole reservada, excepto aquellos que por su esencia misma, como los reglamentos y otros, no se prestaren á la reserva; y aún los exceptuados no podrán darse al público en general y menos á los extranjeros, sino únicamente á las personas llamadas á plantearlos y ejecutarlos. Los asuntos todos se distribuirán en los siguientes Negociados:

### NEGOCIADO 1.º

Un oficial y dos Auxiliares.

#### *Fuerzas navales españolas*

Estudio de las fuerzas navales españolas y su organización y preparación para la guerra.—Composición de la flota.—Caracteres de los tipos principales de buques que deben constituir nuestra escuadra y número aproximado de las diversas fuerzas.—Datos relativos á los buques existentes, su personal, armamentos, máquinas, etc.—División y distribución estratégica permanente de la escuadra y su localización regional.—Fuerzas activas y fuerzas en las diversas situaciones de reserva.—Su organización permanente y preparación para la movilización.—Preparación de los pertrechos de todas clases.—Reglamentos, dotaciones y régimen interior de los buques.—Reclutamiento y reemplazo de la marinería y tropa en cuanto relaciona con la preparación.—Organización de las reservas de marinería y tropa y su preparación para la movilización.—Reglamentos y planos de movilización, tanto del material como del personal de la flota.—Abastecimiento.—Reglamentos y planos de acumulación de pertrechos.—Depósitos de combustibles.—Marina mercante.—Su estudio y reglamentación.—Su preparación y movilización para la guerra.—Relaciones de la movilización y abastecimiento con los Ministerios de Fomento y Gobernación, con los centros hulleros y con las empresas de ferrocarriles y de vapores mercantes.—Relaciones con el Ministerio de la Guerra, tanto en lo relativo á preparación y movilización como en lo referente á previsión de posibles operaciones combinadas.—Datos más esenciales referentes á las fuerzas terrestres españolas.—Centralización, coordinación y archivo de todos los datos y noticias.—Dirección general de la instrucción y organización.—Establecimientos docentes, maniobras y ejercicios anuales.—Asambleas y movilizaciones periodísticas.—Estudio y preparación de las operaciones militares.

(Continuará.)