

La Isla Naval

Revista dedicada á la defensa de los intereses particulares de la Clases Subalternas
de la Armada, de la Marina y del Departamento

Redacción y Administración, Ramón Auñón, núm. 29

Toda la Correspondencia se dirigirá al Director.—Se publica cuatro veces el mes

En camino de regeneración

Bajo este título escribimos en el número anterior algunas líneas que, por fortuna, no cayeron en el vacío.

Por lo pronto sabemos que quien puede hacerlo tomará cartas en el asunto, y pondrá de su parte los medios para que el Estado no sufra los quebrantos aparejados al privilegio otorgado graciosamente por el ministro de Marina á un caballero particular, concediéndole la exclusiva para la adquisición de metales de desecho en los tres Departamentos.

Nosotros suponíamos al ministro de Marina víctima de una sorpresa, porque sabido es cómo se firma muchas veces; pero francamente, á juzgar por las noticias que comunican de Madrid, el Sr. Auñón no sólo parece enterado, sino que sale á la defensa de su proceder explicando que su disposición de que se vendan directamente y no por subasta los efectos inútiles de los arsenales, obedece á que ocurría que se reunían unos cuantos especuladores, cambiando primas para no hacer pujas, quedándose luego con dichos efectos por cantidades ínfimas que no se pagaban.

Al leer esta explicación, cabe recordar aquello de que peor es *meneallo*; porque por lo que se refiere á los metales excluidos y á este Departamento, las afirmaciones del ministro de Marina son de todo punto inexactas.

La última celebrada en estos arsenales fué de cuarenta toneladas de acero en limas; y ¿sabe el Sr. Auñón á cómo se pagó la tonelada?

A unas 81 pesetas.

La penúltima subasta fué de hierro viejo en cantidad de 300 toneladas y de acero en recortes por unas 150; y el precio de la adjudicación fué de 61 pesetas por igual unidad de peso.

Si ahora señala la concesión privilegiada el precio de 35 y 40 pesetas á los hierros fundidos y forjados respectivamente, aun adoptando el tipo superior (40 pesetas) resulta en un 33 por 100 menor que el citado de 61 pesetas.

Lo de las primas que cita el Sr. Auñón es un absurdo; cabrá composición entre dos ó más especuladores de una población determinada; pero ¿cómo es admisible esa combinación en subastas

simultáneas en las comandancias de Marina de la Coruña, Vigo, Santander, Gijón y Bilbao en donde pueden presentarse licitadores al mismo tiempo que en los Departamentos. Y esto por lo que toca á el del Ferrol; en los demás concurren circunstancias análogas.

Reciente está, sin ir más lejos, lo ocurrido con motivo de la última subasta de acero en limas: presentaron pliego los señores Daus y Martín; y se le adjudicó á un mejor postor que se presentó en la Coruña, el Sr. Sanmartín.

Contra estos datos no caben razones más ó menos artificiosas.

Convenga el Sr. Ministro en que por esta vez se ha equivocado; y noblemente ponga correctivo á su propio error, anulando la concesión privilegiada, por ser altamente lesiva á los intereses de la Hacienda.

Como aquí ha ocurrido, en Ferrol y Cartagena ha producido sorpresa y disgusto la R. O.

Confiamos en que no se hará esperar su anulación.

AUXILIARES DE OFICINAS DE MARINA

El tema constante que preocupa á los individuos que componen la 2.ª Sección del Cuerpo de Auxiliares de Marina, es la cuestión de embarco de los Escribientes.

Nada más justo á nuestro entender, que establecido el respectivo turno, se observara rigurosamente, con las únicas escepciones, que la razón aconseja; pero sin entrar en las causas que lo hayan motivado, por estar al alcance de todos, no se ha cumplido esta condición reglamentaria.

El artículo 3.º de las disposiciones transitorias del Reglamento dispone que los destinos de embarco se desempeñarán por los excedentes mientras los haya, prefiriéndose siempre los voluntarios, y en defecto de estos á los más modernos en su clase, que deberán cubrirlos forzosamente.

¿Se ha hecho así? Sabemos que nó, y que siempre ha predominado una tendencia.

Que el Reglamento tiene defectos de organización es indudable y que esto dificulta su promul-

gación en la práctica, está al alcance de todos; pero no creemos suficiente esta razón para que resulte perjuicios para tercero.

Es regla general y lo prueba infinitos casos que pudiéramos citar, que todos ó la mayor parte de los proyectos que se ponen en vigor, presentan dificultades de origen; pero se corrigen, consultando, proponiendo ó resolviendo según lo que aconseja la práctica para su ejecución, conciliando los intereses del servicio, con los derechos y ventajas del personal.

Admitido este principio tan evidente, reclama la más estricta justicia, se reforme el Reglamento de la clase en el sentido de que los primeros Escribientes que existían al formarse el nuevo Cuerpo de Auxiliares, queden esceptuados de la condición de embarco si contaban entonces 50 años de edad ó si han alcanzado esta sin haberle tocado el turno; porque á todas luces se comprende que á tal edad, no es posible disfrutar la agilidad necesaria para desempeñar su cometido en un barco y mucho menos si lo verifica por primera vez; pero sin castigarlo á que queden postergados, que sería altamente injusto, que un funcionario cumpliendo con su deber, y aun muy considerado de sus jefes por sus buenos servicios se le privara de las ventajas que concede el Reglamento, cuando por tantos años ha vivido milagrosamente con el modesto sueldo que ha disfrutado, esperando en mejorar su situación.

¡Buena recompensa sería esa!

Lo lógico no necesita pruebas, y lógico es que los primeros Escribientes sigan disfrutando su ascenso hasta que por edad se les otorgue forzosamente el retiro del servicio, para que los modernos prosperen y gocen las mismas preeminencias que aquellos disfrutaron.

Las autoridades superiores y los jefes de negociados, que velan por los intereses de sus subordinados, se fijarán sin duda en la justicia de la causa y así lo propondrán para que por quien corresponda, se resuelva ó pueda aclarar de una vez, la situación de esta clase.

* *

Y ya que de este Cuerpo nos ocupamos, nos parece oportuno reproducir lo que con respecto á él dice nuestro estimado colega la *La Correspondencia de San Fernando* del día 16.

«Con mucha razón se lamentan los perjudicados que componen este Cuerpo, de la paralización que sufren para el ascenso.

Es triste y aburrido que un escribiente de segunda clase que lo tiene el Gobierno á su disposición de día y de noche y en días feriados; para embarco y removerlo según convenga al servicio, necesite cuando menos para alcanzar el ascenso inmediato, 20 años.

Y no se diga que cuando obtiene esta ventaja varía su situación precaria; la diferencia de sueldo es bien reducida, llega á veinte y una pesetas y entonces recorre otro *via-crucis* hasta la terminación de la vida, porque aunque debiera pasar á otras escalas más superiores, estas son muy limitadas y los pocos que las obtienen quedan en ellas hasta sus bajas por defunción.

Comprendemos que así se hiciera, si los que llegaran á cierta edad, tuvieran que ser baja sin derecho alguno pasivo: sería inicuo pagarle á un buen servidor del Estado dejándolo morir de necesidad en la última etapa de su vida; pero no siendo así, pues tienen reconocido el derecho á retiro, y causando evidentísimo perjuicio á los demás de las escalas, paralizadas por causa de ellos, nos creemos en el deber de llamar la atención de las dignas autoridades del Departamento que atienden en todos casos lo justo, para que fijándose en la equidad de la petición, propongan la baja definitiva de los que ya tienen cumplidos 65 años, como está prevenido, favoreciéndose de este modo á unos, porque obtienen el descanso merecido y á los demás se les proporciona la ocasión de ascender.»

Creemos muy razonable y justa la petición, que debe ser atendida, como indudablemente lo será por las dignas autoridades que corresponda.

Clases Subalternas de la Armada

Abogamos sin descanso por estas clases por que nos hemos impuesto esta misión y la cumplimos fielmente; se adapta á nuestro temperamento poniéndonos de parte de las causas justas.

Creemos firmemente, y así es evidente, que sin este poderosísimo elemento no habría Marina; no son suficientes los que mandan, por muchos conocimientos que posean, para atender á todo lo que constituye el complicadísimo movimiento de acción que es necesario en los buques de guerra, necesitan irremisiblemente auxiliares que secunden y ejecuten sus órdenes, que posean estudios de las materias que manejan; personal, en fin, instruido y de carrera.

Reconocemos, porque así verdaderamente es, que los jefes de estas clases tienen conocimientos científicos suficientes para dirigir; pero la ejecución marinera la efectúan los Contramaestres; la artillería la manejan los Condestables; las máquinas las ponen en acción y la reparan los Maquinistas; los torpedos los arreglan los obreros torpedistas, y así los demás servicios, y todos son responsables de los resultados.

Claro es que el Cuerpo que hace su carrera para dirigir, no vá también á descender al trabajo material, lo que bien mirado, en casos especiales, no tendría nada de particular; pero hay que reconocer que no es posible, porque las facultades humanas, son limitadas y no puede una misma persona aprender y saber al mismo tiempo muchas cosas, si ha de perfeccionarse bien en su especialidad, y sin negar que algunos pudieran llegar á buena altura en una profesión, le faltaría tiempo de vida para dominar otras, y estos lo conseguirían muy pocos, porque por lo general las inteligencias son medianas; no todos tienen á su disposición el don del talento: este está reservado para muy escasas personas.

Pues bien, este personal, que tan utilísimo es y que para desempeñar su cometido necesita un

plan de estudio y además poseer una profesión, demostrando su suficiencia ante una junta examinadora que lo califica, no tiene más recompensa gerárquica durante su vida militar, que la de Sargento y esto, hay que reconocerlo, es injusto.

Bien estaría que así fuera, si no tuvieran otra ocupación que montar guardia militar y hacer servicios mecánicos; pero no es así, como queda demostrado; ingresan en el servicio para seguir una carrera, donde por lo regular se perpetúan, y lo lógico sería que á cierto número de años se les diera alguna consideración, que no la ficticia de oficial graduado y se les considerara algo mejor.

En el combate reciente muchos de ellos han perdido sus vidas, á ninguno se le ha observado cobardía, antes al contrario, levantadísimo espíritu de patriotismo y valor, y terminado este prestaron cuantos auxilios pudieron para librar de las garras de la muerte á sus jefes y compañeros; y sin embargo hechos prisioneros los consideraron los yanquis de la masa común, sin distinguirlos cual correspondían á sus clases como distinguieron en las suyas respectivas á los jefes y oficiales, y así hubieran seguido, si nó intervinieran, según nos informan, el valeroso general Cervera y los bizarros Comandantes Sres. Diaz Moreu y Concas.

Gracias á estos señores, conocieron aquellos enemigos que la Marina española tenía clases.

Siendo cuanto esponemos evidéntísimo que nos evita insistir con ejemplos tangibles, podemos esperar que, teniéndose en consideración los martirios y sufrimientos morales y materiales á que están sujetas las clases subalternas de la Armada, y una vez que ha llegado la hora de reforma, se varíe el sistema que se ha seguido hasta ahora con ellas y se propague la idea de que todos los que visten el botón de ancla, son miembros de una misma familia, sin embargo de que cada uno ocupe el lugar que le corresponde por su categoría, para así evitar odios y antagonismos; que el subalterno considere al superior como un buen padre y el inferior sea obediente hijo.

Con mucho gusto reproducimos el siguiente notable artículo del teniente de navío Sr. Gutiérrez Sobral.

Marina

Si la fuerza naval de un país estuviese reducida á poseer un número más ó menos grande de buques, el problema marítimo de las naciones sería de fácil resolución, ó por lo menos no revestiría el carácter que, tanto en los órdenes económico, táctico y estratégico presenta, por la complejidad que ofrece el armonizar dentro de los límites de reducidos presupuestos el triple aspecto que exige para su debida finalidad todo poder naval.

Los buques son necesarios para poseer escuadras; pero el sostenimiento de esos buques requiere otros elementos de orden marítimo y

de importancia militar que complementan la buena acción de las primeras. Los arsenales son de capitalísima importancia para el buen sostenimiento de las escuadras; pero entiéndase bien que me refiero á los arsenales como deben ser, y no como los que hemos tenido y seguimos teniendo en tres puntos de la Península.

Claro está que si se han de hacer las reformas exigidas hoy en Marina, esos centros de el Ferrol, Cádiz y Cartagena serán los que se vean más afectados por ellas, porque son base de la futura escuadra que debe tener España, si no quiere nuestra nación seguir navegando por las tormentosas olas de los desastres. Aunque en otra ocasión, hice algunas aclaraciones sobre el verdadero significado de lo que realmente es un arsenal, añadiré ahora solamente que se tenga presente que el arsenal es á la marina lo que los parques al Ejército.

De indiscutible necesidad son los tres que poseemos, necesidad manifestada por lo estratégico de los puntos donde están enclavados.

El de Cádiz está en las proximidades del Estrecho de Gibraltar y Marruecos, donde quién sabe si pronto seremos testigos de escenas no inesperadas; el de Cartagena situado en las mismas aguas del Mediterráneo, y á poca distancia de nuestras Baleares; y por último, el de el Ferrol, en nuestra costa del Norte.

Creo que si estos arsenales son las bases de operaciones de nuestros buques en aguas de la Península, no lo serían si nuestra escuadra se destacase para atender á las islas Baleares y Canarias, que si no muy alejadas de España, están por lo menos á distancia suficiente para verse imposibilitadas de recibir recursos de municiones y otros elementos de combate en caso de guerra. En esos Archipiélagos españoles no se deben tener los elementos de boca y guerra necesarios para una escuadra en la cantidad que debe existir en un arsenal de la Península, ni como este debe reunir las distintas maquinarias de carenar etc., etc., cuyo sostenimiento arrastra un gasto considerable; pero que en el estado de indefensión en que hoy se encuentran no pueden ni deben seguir, es claro y palpable, y creo que, ya que nada se ha hecho por preparar esas islas para su defensa naval, debe procederse á darles condiciones tales que sirvan de verdaderos puntos estratégicos para la Marina, dotándolas de diques capaces de los más grandes acorazados, depósitos de carbón, etc., etc. y todos esos factores necesarios para convertir esas islas en lo que el lenguaje estratégico se llaman *estaciones navales*.

No me atrevería á establecer un orden de importancia estratégica entre las Baleares y las Canarias; creo que ambos Archipiélagos, tal vez por diversas razones, son de igual interés; pero atendiendo á la distancia y á la situación de Canarias, débese cuanto antes mirar para su defensa, y acordarse de que, si hubiese de enviarle barcos para su amparo, en dichas islas deben tener elementos que en tiempo de guerra será difícil le lleguen.

No hace mucho tiempo se discutía en el Almirantazgo inglés si sería conveniente sacar del Mediterráneo la escuadra que el Gobierno de Londres sostiene en las aguas del expresado mar, ante la contingencia que corrían esos buques de que, en caso de guerra, el enemigo les cerrasen la única puerta de salida, que es el estrecho de Gibraltar. «Si este estrecho—decía uno de los individuos del Almirantazgo—estuviese realmente en poder de Inglaterra, podría estar nuestra nación segura de que su escuadra entraría y saldría cuando lo tuviese por conveniente; pero no es Gibraltar lo bastante para asegurar el dominio militar y naval del paso de Hércules.» Claro está, y salta á la vista, que las tierras que se extienden al Oeste de Gibraltar hasta el Cabo de Trafalgar, y las que corren al Este de Tánger, son las llamadas á formar la verdadera puerta de tan renombrado Estrecho, cuyo juego en la historia humana ha tenido y tendrá importancia.

Lo he dicho, y lo repetiré otra vez, los tres puntos estratégicos que hoy posee España, puntos al mismo tiempo codiciados por naciones que lo mismo llevan el juego de la política colonial al Extremo Oriente que á las costas africanas, son: las Baleares, Estrecho de Gibraltar y Canarias; ya la defensa de esos lugares debe atenderse, sino queremos verlos desaparecer de nuestro mapa político, como hemos visto en poco tiempo ha ocurrido á Cuba, Puerto Rico y no se sabe hasta que límites á Filipinas.

Urge, pues, si se quiere evitar desastres que afecten al país en el orden material y moral, que se atienda á la defensa naval de nuestro territorio; y para llegar á ese fin, un estudio serio, basado en la verdadera ciencia estratégica, debe ser el punto de partida para evitar la repetición de lamentables errores que nos han llevado á paso acelerado á la desmembración de nuestro territorio.

¡PARECE MENTIRA!

El telégrafo nos ha anunciado con múltiples detalles la celebración en París de un suntuoso banquete, costeado por el periódico francés *Le Figaro*, al que han asistido los embajadores de España y los Estados Unidos, así como también los comisionados para ultimar la paz concertada entre ambas naciones.

La fiesta resultó brillante, y hasta la eminente actriz española María Guerrero se encargó de hacer pasar un agradable rato á los nunca bien alabados *yankis*.

Desde el mes de Abril es la primera vez que se reunen las colonias españolas y americanas, y ahora, después de terminada la inicua guerra que ha traído aunada nuestra ruina, fraternizamos en un banquete con los que representan á los causantes de ella.

¡Parece mentira!

Habría menos motivos de censura si la razón

por la cual se empeñó la guerra hubiera sido por defender los americanos una causa al parecer justa y que atañara directamente al porvenir de su nación, pues entonces los vencedores y los vencidos estarían orgullosos de haber apurado todos sus esfuerzos para sacar triunfante el honor de sus banderas; pero habiéndonos arrastrado á la situación en que nos encontramos, solamente guiados por la idea de procurar beneficios á unos cuantos individuos indignos por todos conceptos de protección, era demostrarnos plenamente que sus miras eran otras, que aspiraban de arrebatarse á España, sin razón alguna, sus importantes colonias.

Y si á esto unimos los trabajos efectuados por ellos antes de la guerra, en pró de la insurrección (pues fueron los únicos causantes de que no se terminara á su debido tiempo por las armas) y el modo que se han conducido hasta que se firmó el protocolo, no respetando los tratados internacionales é importándoselos un bledo todo, con tal de salir triunfante en la desigual lucha que empeñamos solo por no sufrir humillantes imposiciones.

Ahora bien, ¿los que así se condujeron merecen que celebremos *fiestecitas* con ellos, como dando por bien hecho todo lo acaecido? No; solo deben mediar las relaciones impuestas por la cortesía, haciéndonos respetar por la dignidad con que sobrellevemos la desgracia.

Mas por lo visto, á estos políticos de actualidad que nos han llevado á la triste situación en que desgraciadamente nos encontramos, les importa poco—asi al menos lo parece—los males que sobre nosotros pesan, y se dedican algunos de ellos, como representantes de nuestra hidalga nación, á *correr juerguecitas* en París con los comisionados por los americanos para gestionar la paz.

Podríamos decir mucho sobre este asunto, pero callamos en virtud á que no son las circunstancias por que atravesamos las más oportunas para exponer cuanto sentimos y pensamos.

Pero ya saben los marinos españoles, á quienes estamos llamados á defender, en qué se ocupan nuestros políticos: en celebrar banquetes con los que representan á los causantes de la gloriosa derrota naval de Santiago de Cuba.

¡A qué tristes consideraciones se presta todo esto!

UNA ESPERANZA

La España, de Montevideo, correspondiente al 10 de Septiembre último, publica la siguiente carta del señor ministro de Marina:

«Madrid 18 de Agosto de 1898.

Excmo. Sr. Presidente de la Comisión Patriótica Española, Montevideo.

Excmo. Sr.: En medio de la honda pena que hoy embarga á la Marina española ante los desgraciados, pero heroicos combates en que fueron destruidas nuestras escuadras en los mares de

América y Asia, gran consuelo es para ella saber que en extrañas y lejanas tierras, estas grandes desventuras de la patria hallan siempre doloroso eco en el corazón de sus hijos.

Las sentidas y levantadas frases de su comunicación de 14 de Julio, que con toda fidelidad expresan el acuerdo tomado por la Comisión Patriótica Española de Montevideo, que tan dignamente V. E. preside, bastarían por sí solas para revelar el acendrado amor que á España profesa la colectividad de sus hijos que en el Uruguay residen, si ya en muchas otras ocasiones, con toda clase de auxilios, no lo hubiesen hasta la saciedad demostrado.

La Marina española agradece en cuanto vale, por mi conducto, á esa patriótica comisión los sentimientos de condolencia con que comparte nuestras amarguras en estos momentos de prueba, debiendo al hacerlo manifestarle que por grandes y sensibles que hayan sido las pérdidas en los reveses sufridos, ni nos abatimos ni desconfiamos, pues aprovechando la Marina española, al rehacerse, las lecciones de la experiencia, sabrá reproducir en los trances supremos del porvenir el mismo heroico sacrificio de las vidas, pero con utilidad de la victoria.

Dios guarde á V. E. muchos años.—Firmado.
—Ramón Auñón.»

LOS RESTOS DE COLÓN

Ha declarado el Sr. Ministro de Marina, al cual según parece le compete la designación del sitio donde hayan de descansar los restos del insigne descubridor de América, que no tiene criterio cerrado respecto al lugar donde han de ser conducidas tan venerandas cenizas que se disputan Granada, Huelva, Sevilla y San Fernando.

Todas las citadas poblaciones aducen gran número de argumentos en favor de lo que solicitan; todas ellas tienen títulos bastantes para pedir que se lleven los restos de Cristóbal Colón á sus monumentos, pero es lo cierto que de aquí á que se resuelva lo que con justos títulos todas esas ciudades solicitan, es fácil que lleguen con los últimos repatriados los huesos del gran navegante y comience una trístisima danza macabra y las cenizas que se trae España de sus perdidas colonias empiecen á vagar de un punto á otro por falta de criterio cerrado respecto á cual ha de ser el lugar de su sepultura.

Granada ha dicho por boca de sus periódicos y de sus corporaciones, que el sepulcro digno de Cristóbal Colón se encuentra en la capilla donde descansan los Reyes Católicos, sus protectores decididos para dar á España un nuevo mundo.

Aun, cuando de Palos, marcha el viajero al convento de la Rábida, por lo que fué cómoda carretera construida cuando el centenario y el polvo azota su rostro, el calor hace que desfallezca y se lamenta de la imprudencia de no haber hecho la travesía por mar ó de no haber tomado cualquier insignificante vehículo, repre-

senta muy á lo vivo la escena de aquel viajero que acompañado de un niño en una memorable tarde, iba á pedir agua y pan á las puertas del santo retiro del cual solo vislumbraba á lo lejos entre las reverberaciones del sol la palmera que crecía en el huerto.

Si esto ocurre tras los entusiasmos del centenario, no puede dudarse que los restos del Gran Navegante encontrarían verdadera tranquilidad lejos de los hombres sin que fueran á turbarle en su memorable tumba otros ruidos que los de las tempestades y los del mar que á sus pies se desliza.

También pide Sevilla los restos de Colón, fundándose en los grandes tesoros que encierra al descubridor de América y por último, San Fernando ha levantado su voz pidiendo también que descansen en su severo Panteón de Marinos Ilustres el primero de nuestros grandes náutas.

Parece lógico; creeríase natural que habiendo levantado la Patria suntuoso monumento para que en él descansen los restos de sus hijos más preclaros y que en el mar alcanzaron glorias para España, al tratarse del gran navegante, del marino ilustre que nos legara un mundo para la civilización y para la fé, no hubiera discusión.

Panteón de Marinos Ilustres se llama; allí descansan las cenizas de nuestros héroes en el mar y de nuestros sabios náutas y justo y racional pareciera que los restos del almirante castellano tuvieran un lugar, en donde reposan tantos de nuestros más ilustres marinos.

Aquí, á nuestro puerto ha de llegar seguramente el buque que conduzca los restos; aquí habrán de ser trasladados á alguna parte; aquí tendrán que esperar que se resuelva el pleito de cuantos se disputan el honor de las cenizas, como si aquí, repetimos no hubiera severo, grandioso y artístico Panteón donde reposan las más grandes figuras de la Marina española.

Es esta una reflexión que indudablemente tendrá que ocurrírsele á todos cuantos sepan que en nuestra Pátria existe un Panteón, suntuoso templo, destinado á guardar los restos de sus marinos ilustres.

*
**

Hoy que está sobre el tapete el asunto de la traslación á España de las cenizas del primer almirante de las Indias, creemos serán de algún interés los siguientes datos que en *El Porvenir de Sevilla* ha publicado ¡Don Vicente Llorens Asensio:

«Muerto Cristóbal Colón en Valladolid el 20 de Mayo de 1506, fué sepultado en el convento de franciscanos, y allí permaneció hasta el año siguiente, en que fué traído á Sevilla, á la Cartuja de las Cuevas.

En 2 de Junio de 1537 obtuvo la vireina Doña Maria de Toledo, viuda de D. Diego Colón, hijo del almirante, una Real Cédula, por la cual se le concedía autorización para que trasladara los huesos de éste á la catedral de Santo Domingo, cumpliendo así la voluntad expresa en su testamento.

En Santo Domingo permanecieron hasta que cedida esta isla por el tratado de Basilea, en 22 de Julio de 1795, el jefe de la escuadra española surta en aquellas aguas dirigió al gobernador de la plaza el siguiente oficio.

«Enterado de que yasen en la Cathedral de esta Ciudad los restos del célebre almirante Christóbal Colón, descubridor de este nuevo Mundo, y primer instrumento de que Dios se valió para el bien espiritual de la América en la dilatación de la verdadera Religión y Sagrado Evangelio, me parese propio de mi obligación como Español y General en Jefe hoy de la Escuadra de operaciones de S. M. solicitar la traslación de las cenizas de este Héroe á la Isla de Cuba que también descubrió y en que arboló el primero el Estandarte de la Cruz para evitar que en esta transmigración queden en ageno poder con pérdida de un documento auténtico que en los tiempos venideros podría obscurecer en los fastos de nuestra Historia el suseso que forma la época más Gloriosa de nuestras armas; y para dar á entender á las demás Naciones, que si en su vida eclipsó la invidia el mérito de este venturoso y osado General de Mar, reconociéndole con el tiempo no cesamos apesar del curso de los siglos de tributar honores á su cadáver, ni le abandonamos cuando de esta Isla emigran todos los cuerpos que representaban el dominio Español.

«Y como no hay lugar sin exponerse á inconvenientes invencibles de consultarlo á S. M. ocurro á V. S. como Vice Patrono Real de esta Isla para que tenga efecto mi solicitud y al mismo tiempo oficio con el Reverendo Arzobispo de esta Diócesis al intento de que se execute en el navio San Lorenzo dicha traslación.—Dios guarde á V. S. ms. as. Bergantin Descubridor en el Rio de Santo Domingo á onze de Diziembre de mil setecientos noventa y cinco.

Gabriel de Aristizábal.»

«Sr. D. Joaquín García.»

Conformándose con esta idea el gobernador, el arzobispo y los representantes del duque de Veraguas, se procedió el 20 de Diciembre del citado año á la apertura de la fosa, en que se encontraron unas planchas como de una tercia de largo y que parecían haber formado parte de un atahud; pedazos de huesos y tierra que se recogieron cuidadosamente, introduciéndose todo en un arca de plomo dorada con cerradura de hierro, y este arca en un atahud forrado de terciopelo negro, guarnecido de galón dorado.

Después de celebrar un solemne funeral, las autoridades españolas y personas de más distinción recogieron el atahud, al que, dando escolta un piquete completo con bandera enlutada, se llevó á la escuadra, que esperaba con sus banderas igualmente de luto.

La plaza disparó quince cañonazos, y otros quince la escuadra, con lo cual terminó la ceremonia.

En la Habana fueron recibidos los venerandos restos con grandes honores, acudiendo toda la

población al muelle de la Caballería, donde fueron desembarcados.

*
**

Como dato curioso, véase la cuenta de los gastos causados en Santo Domingo para la exhumación y conducción á bordo:

«Por sesenta y quatro varas de Fileila, por defecto de no haver balleta, á ocho rrs. de plata cada una hasen sesenta y quatro pesos que sirvieron para enlutar la tambora y cajas de guerra y bandas para dichos músicos	64
Id. por 38 varas de sintas encarnadas para lasos de las vandas de dichos músicos, á un real de plata cada una hasen quatro pesos y seis reales.	4 » 6
Id. por 27 varas de belillo para corbatas de Banderas; sombreros ó instrumentos de dichos músicos, á dos rrs. de plata cada vara, importan seis pesos y seis rrs	6 » 6

En la caja de plomo

Por sesenta y quatro libras de plomo	12
Por la hechura	7
Por la cerradura y gonces.	3 » 4
Por el pintor que la doró	10 » 4

En el atahud

Por el carpintero	4
Por seis varas de terciopelo	15
Por veinte y quatro onzas de fleco y galón de oro fino.	60
Por trescientas tachuelas doradas	1 » 4
Por cuatro cordones de seda	4
Por una caja de madera para embarcar	6
Por el tafetán para el Epitafio y su adorno	3
Por la música y demás cantores.	40
Por la cera con que se iluminó la tumba	19 » 6
Por los jornales de los peones que trabajaron en poner la tumba y demás servicios	6
Total	257 » 6

MARINA

(Del Departamento del Ferrol)

Pasaron asignados al Hospital militar del Departamento el primer practicante D. José Gasalla Lérída y el tercero D. Cipriano Ramos Cobas.

—Fué pasaportado para Madrid en uso de licencia, el maquinista mayor de segunda clase D. Nivardo Díaz Ballesteros.

—Han sido propuestos para el ascenso inmediato el segundo practicante D. José Serrano y

el tercero D. José Barcia, cubriendo la vacante que deja este último en el escalafón el tercero eventual D. Francisco Martín.

—Por R. O. de 10 de Marzo se ha concedido al maquinista mayor de segunda D. Edmundo Sanjuan la cruz roja del mérito naval de primera clase, por las operaciones realizadas en Cavite de Marzo á Abril del año último.

—Fueron pasaportados de Cartagena para este Departamento los primeros maquinistas Don Antonio Utrillas Fernández y D. José Aragón Salado, para reingresar en la escuela del cuerpo.

—Cesó en el cargo de los buques desarmados el primer maquinista D. Manuel Cerneira Ramos y se encargó interinamente de dicho destino el de igual clase, D. Juan Castro Prado, sin cesar en la draga.

—Embarcó en la cañonera *Condor* el segundo maquinista D. Juan Rodríguez González.

—Solicitó prórroga de licencia el tercer contramaestre Rosendo Rodríguez Freire.

—Fué promovido á segundo contramaestre, el tercero José Meizoso Martínez.

—Ingresó en la factoría de vapor el primer maquinista D. Arsenio Alvarez Grandal, desembarcado de la cañonera *Condor*.

SECCIÓN OFICIAL

La ISLA NAVAL deseando proporcionar á sus suscriptores cuantas disposiciones convengan á sus intereses, publica los Formularios para solicitar pensión ó transmisión del Montepío y del Tesoro, á fin de que tenga conocimiento de la forma en que se ha de solicitar y documentos que son precisos.

FORMULARIO PRIMERO

Documentos que, para solicitar pensión del Montepío Militar ó del Tesoro, han de presentar las viudas sin hijos ó con solo los habidos en su matrimonio con el causante, no existiendo de otros matrimonios de éste.

1.º Instancia de la viuda á S. M. en papel del sello 12, expresando en ella el apellido paterno y materno, punto de residencia y vecindad, empleo, nombre y apellidos del causante y cajas por donde desee cobrar la pensión; manifestándose también si han quedado ó no hijos de su matrimonio con el causante, y en caso afirmativo, sus nombres, edad y estado.

2.º Certificación de la partida de casamiento, expedida por el párroco ó quien legítimamente le sustituya y autorizada con su firma y el sello correspondiente, en el caso de haberse verificado el matrimonio antes de establecerse el Registro Civil. Si se hubiese efectuado después de establecido dicho Registro, ó solo civilmente, se presentará certificación del acta de su inscripción en el mismo, expedida por el Juez Municipal y autorizada con su firma y el sello del Juzgado.

Podrá prescindirse de la presentación de los expresados documentos si se hallasen archiva-

dos en el Consejo Supremo de Guerra y Marina, según lo prevenido en la R. O. de 24 de Enero de 1877.

3.º Certificación del acta civil de defunción del causante, autorizada en igual forma que la anterior.

En caso de guerra, ó si por otra causa cualquiera se ofreciese dificultad para la inscripción de la partida de defunción en el Registro civil, se suplirán con certificaciones expedidas y autorizadas por los Jefes del Cuerpo á que pertenecían el causante al tiempo de su fallecimiento, por la autoridad de Marina de que dependiera, ó bien por el Ministro de Marina, procurándose que dichas certificaciones sean lo más explícitas posible y haciéndose constar en ellas el empleo y Cuerpo en que servía el referido causante y la enfermedad que ocasionó su defunción.

4.º Certificado de servicios del mismo causante expedido en la forma que previene la R. O. de 10 de Mayo de 1892.

Estos certificados los facilitarán á las familias los Jefes de los cuerpos en que servían los causantes al ocurrir el fallecimiento.

Si falleciesen hallándose en situación de retirados y en el Consejo Supremo de Guerra y Marina no existieran los antecedentes necesarios reclamará este alto Cuerpo del Ministro de Marina ó del Capitan General, ó Comandante General, según corresponda, el certificado de servicios de que se trata.

5.º Si la pensión se solicita después de transcurridos diez meses desde la fecha del fallecimiento del causante, deberá acompañar la recurrente certificado de viuda expedido y autorizado por el Juez municipal correspondiente.

6.º Si los causantes disfrutaban al morir, de sueldo correspondiente á empleo superior al que tenían en la escala de su respectivo Cuerpo, con arreglo al artículo 3.º transitorio del Reglamento de ascensos de 29 de Octubre de 1890 y disposiciones posteriores relacionadas con el mismo, deberá acreditarse con copia, autorizada por comisario de Marina, del traslado de la R. O. de concesión, y en el caso de no ser posible, se justificará con certificación expedida por los Jefes de los Cuerpos á que pertenecieran los causantes al ocurrir el fallecimiento, ó por los que estuviesen encargados de la redacción de sus hojas de servicios, según el destino ó situación que tuvieran aquellos, debiendo hacerse constar en dichas certificaciones la fecha de la R. O. de la concesión del mayor sueldo, empleo á que correspondía y la fecha desde la cual empezaron á disfrutarlo los referidos causantes.

En el caso de que á la recurrente no le sea posible presentar los documentos indicados en el párrafo anterior, y siempre que el Consejo Supremo de Guerra y Marina lo estime conveniente, reclamará este alto cuerpo del Ministerio de Marina cuantos antecedentes relativos al particular considere necesarios para la completa instrucción del expediente.

(Continúa.)

Tip. de Manuel Alvarez, Veedor 13.—CADIZ

Se admiten en esta Sección, Anuncios á los siguientes precios:
 POR UN ANUNCIO QUE NO EXCEDA DE UN CUARTO DE COLUMNA 5 PESETAS, UN CUARTO DE PLANA 8,
 Y MEDIA PLANA 10.

Al importe de cada anuncio deberá añadirse 15 céntimos de peseta por el impuesto del Estado abonándose aquel al aparecer inserto en esta Sección por primera vez.

Todo anunciante tiene derecho á percibir gratis los números de LA ISLA NAVAL.

SERVICIOS DE LA COMPAÑIA TRASATLÁNTICA DE BARCELONA

Línea de las Antillas, New-York y Veracruz.—Combinación á puertos americanos del Atlántico y puertos N. y S. del Pacífico.—Tres salidas mensuales: el 10 y 30 de Cádiz, y el 20 de Santander.

Línea de Filipinas.—Extención á Ilo-Ilo y Cebú y combinaciones al Golfo Pérsico, Costa Oriental de África, India, China, Cochinchina, Japón y Australia.—Trece viajes anuales saliendo de Barcelona cada cuatro sábados, ó sean los días 26 Marzo, 23 Abril, 21 Mayo, 18 Junio, 16 Julio, 13 Agosto, 10 Septiembre, 8 Octubre, 5 Noviembre y 3 Diciembre de 1898, y de Manila cada cuatro sábados ó sean los días 12 Marzo, 8 Abril, 7 Mayo, 4 Junio, 2 y 30 Julio, 27 Agosto, 24 Septiembre, 22 Octubre, 19 Noviembre y 17 Diciembre 1898.

Línea de Buenos Aires.—Seis viajes anuales para Montevideo y Buenos Aires, con escala en Santa Cruz de Tenerife saliendo de Cádiz y efectuando antes las escalas de Marsella, Barcelona y Málaga.

Línea de Fernando Poo.—Cuatro viajes al año para Fernando Poó, con escala en Las Palmas, puertos de la Costa Occidental de África y Golfo de Guinea.

Servicios de África.—*Línea de Marruecos.*—Un viaje mensual de Barcelona a Mogador, con escala en Málaga, Ceuta, Cádiz, Tánger, Larache, Rabat, Casablanca y Mazagán.

Servicio de Tánger.—El vapor JOAQUIN DEL PIÉLAGO sale de Cádiz para Tánger, Algeciras y Gibraltar, los lunes, miércoles y viernes, retornando á Cádiz los martes, jueves y sábados.

Estos vapores admiten carga con las condiciones más favorables, á quienes la Compañía da alojamiento muy cómodo y trato muy esmerado, como ha acreditado en su dilatado servicio. Rebajas á familias. Precios convencionales para camarotes de lujo. Rebajas por pasajes de ida y vuelta. Hay pasajes para Manila á precios especiales para emigrantes de clase artesana ó jornalera con facultad de regresar gratis dentro de un año, si no encuentran trabajo. La empresa puede asegurar las mercancías en sus buques.

AVISO IMPORTANTE.—La compañía previene á los señores comerciantes, agricultores ó industriales, que recibirá ó encaminará á los destinos que los mismos designen las muestras y notas de precios que con este objeto se le entreguen. Esta compañía admite carga y expide pasajes para todos los puertos del mundo servidos por líneas regulares.

Para más informes, en Cádiz, Delegación de la Compañía Trasatlántica, Isabel la Católica, 3.

NUEVO REFINO DE EMILIO DE LA FLOR

Calle Constitución, núm. 116.--(Antigua Sombrerería de Alcal).

El nuevo refino de la Flor ofrece al público de San Fernando un variado y rico surtido en paquetería, bisutería, quincalla, bordados, abanicos y guantes, objetos de fantasía y juguetes y todo lo concerniente para la confección de flores y bordados.

NUEVO REFINO de Emilio de la Flor

CALLE CONSTITUCION, NÚMERO 116

**Platería, Relojería, Joyería
 Y OPTICA**

José Castillo Sánchez

Se admiten toda clase de trabajos

57, ROSARIO, 57, y COLÓN, 17

SAN FERNANDO

TALLERES EN EL MISMO LOCAL

ADVERTENCIAS

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

Precio: 1'50 peseta

Suplicamos á los Sres. Suscriptores que por cualquier causa, siempre agena á nosotros, no reciban con la puntualidad debida, los números de este periódico, se sirvan manifestárnolo á fin de corregir faltas que lamentaríamos.

Se han agotado las colecciones de esta Revista