

# 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

La verdad en su lugar.—El Caño de Sancti-Petri y el Arsenal de la Carraca.—Nuestro Grabado—Salto del tapón.—Notas de actualidad.—Contraalmirantes de la Armada.—Advertencias.



DON RAFAEL FERNÁNDEZ Y GARCÍA

**Primer Maquinista de la Armada**

## LA VERDAD EN SU LUGAR

No sé que decir de lo mucho que decir quisiera con frase gráfica, que expresara cuanto siento y pierso sobre la triste suerte que corriendo está la Armada Española desde que comenzó la inicua guerra que nos declararon los alevosos Estados Unidos de América. Son tan difusas y erróneas las opiniones, los juicios, las reflexiones, los comentarios y las explicaciones que tratan darle á los desgraciados sucesos que se han desarrollado en la bahía de Manila y en las costas de Cuba; son tan distintas las personas que se ocupan y se preocupan de tales acontecimientos; son esas personas de tan diversa calidad, de tan variada posición oficial y social y de tan desigual ilustración que, por exquisito que sea el espíritu analítico del observador, no es posible condensar, aquilatar y extraer en medio de ese cúmulo de contradictorias apreciaciones cual sea la real y verdadera causa que la multitud atribuye á los desastres que tan alarmada, sorprendida y cuajada pone á la gente.

No parece sino que este país ha vivido y vive fuera de la esfera de su propia acción; pues la inusitada extrañeza que se manifiesta en los círculos políticos, en la prensa, en el seno de las familias y hasta en el Parlamento, acusan de un modo evidente la ignorancia, el desconocimiento de las fuerzas militares y económicas que tenía en su seno cuando estalló la guerra.

Y cuente el lector que no tratamos de encubrir ni dejar exentos de responsabilidades ante Dios, ante la historia y ante la patria á aquellos hombres públicos que tuvieron en sus manos las fuentes de toda riqueza, así morales como materiales de esta sufrida nación, y no supieron utilizarlas con el tacto, la previsión y cuergia de que era merecedora esta desgraciada España.

No ha sonado aún la hora de acusar. Es preciso que cese el fuego del Ejército y que venga la paz para que el gran tribunal de la nación abra el sumario de las presentes desdichas; pero mientras cruja el acero envenenado y traicionero de los filibusteros, mientras se lancen granadas incendiarias, sobre el campamento bendito del soldado español, mientras los bárbaros, crueles y fieros yankees no se retiren á sus capitolios ateístas, los mas elementales principios políticos aconsejan que todas las fuerzas vivas de la nación se unan, se confundan y apliquen á un solo objetivo que no es necesario señalar, pues hasta los seres irracionales se asocian á manadas impulsados por ese instinto de conservación que perpétua sus razas, cuando ven amenazada su existencia.

Menos mal que así se haga, dando el país una prueba de cordura, de madurez y de grandeza, pues los motines, las sediciones, las revoluciones y los desórdenes solamente conducen á retrocesos que abren llaga purulenta en la patria de difícil si no imposible cicatrización.

Es verdad que el estado excitable de la nación ante los continuos desastres que registra la presente guerra, tiene en cierto modo una explicación que yo soy el primero que la reconozco, porque no es este pueblo insensible ni indiferente á sus desgracias; pero de eso á justificar la exacerbación de las pasiones que pueden llevarnos á un nuevo estado febril, á una perturbación de perniciosa influencia social, hay mucha distancia.

Ocurre hoy un fenómeno muy digno de tener en cuenta para el porvenir, porque denuncia con franca elocuencia el adelanto, el progreso que hemos experimentado á despecho de las corrupciones con que se ha planteado el sistema liberal en España. Ese fenómeno consiste en la preocupación surgida por la Marina. Desde Madrid hasta la mas humilde aldea de España son objeto de todas las conversaciones, de todos los cálculos y de todas las conciencias los combates navales que se han librado en Filipinas y en Cuba, y no se trata mas que de averiguar las causas y las consecuencias inmediatas y remotas de semejantes hecatombes.

Está, pues, el país entero en una situación psíquica muy favorable para encauzar por rectos senderos sus opiniones; y mayor y mejor servicio prestará á la patria aquel que ilustre la conciencia pública con su crítica racional, reflexiva, observadora, inspirada en la verdad, en la justicia y en el bien común, que aquel otro que se aproveche de la inmensa pesadumbre que embarga al atribulado espíritu de la nación, para destruir instituciones, sistemas y organismos públicos que nó por estar viciados dejan de ser susceptibles de saneamiento y pueden y deben ser utilísimos para el fin con que se crearon á costa de tantos y tan grandes sacrificios, que no han de perderse ni arruinarse por un mal entendido concepto de la regeneración nacional.

Así es, que conviene conocer y estudiar sin prejuicios de partidos políticos ni espíritu intransigente, las fuerzas efectivas de que disponía España al romper las hostilidades con los Estados Unidos; y de ese conocimiento y de ese estudio, aún hecho á la ligera como puede consentirlo la revista en que escribimos, deduciremos un dato siquiera que sirva de argumento en la serie de silogismos que vienen haciéndose, para deducir, como al principio decíamos, conclusiones mas acertadas de las que corren de boca en boca extraviando el buen juicio de los que no han fijado hasta ahora que truena Santa Bárbara, su sana atención en los complejos problemas que envuelve la Marina militar.

Al salir España del largo y agitado periodo de sus convulsiones políticas; cuando la restauración de la monarquía de D. Alfonso XII operó en el sistema constitucional y representativo la transformación de nuestras costumbres públicas, (transformación que adolece de defectos cuya corrección depende principalmente de la sinceridad, buena fé y patriotismo de todos los funcionarios públicos, desde el presidente del Consejo

de ministros hasta el último guardia municipal); cuando se estableció el consorcio del orden y de la libertad, la paz interior empezó á dar saludables frutos en todos los órdenes de la vida nacional

La riqueza pública aumentó considerablemente merced al desarrollo y fomento de nuestra industria, nuestra agricultura y nuestro comercio, y aquella riqueza distribuida en presupuestos, ya ordinarios ya extraordinarios, se vino aplicando con magnífico resultado en la organización del Ejército, cuyas tres armas son hoy orgullo legítimo de España.

Debióse simultáneamente crear la Marina de guerra, pero como este instituto militar es mucho más costoso y complicado que el Ejército de tierra y aun no estaba resuelto lo que más conviene hacer en materia de construcciones navales; la construcción de la Escuadra Española, no obstante haber costado muchísimo dinero, tenía que realizarse muy lentamente; pues sobre no alcanzar los recursos de que disponía el Erario público para satisfacer todas las necesidades que el Estado se venía creando, la perplejidad y la duda en la elección de los tipos de barcos llevaban aparejada la consiguiente parsimonia y lentitud de sus armamentos.

Tal era la verdadera situación de las cosas en el momento que los Estados Unidos, precipitando los sucesos, retaron á España para que de un modo humillante abandonara su soberanía en Cuba, y si no lo hacía en el apremiado plazo de cuarenta y ocho horas, sería de aquellas tierras arrojada á balazos la bandera española.

Ya no quiere acordarse nadie de lo que en aquellos días sucedió aquí. Todos, todos, absolutamente todos, cegados por la santa indignación que produjo la inicua intimación de Mac-kinley, preferimos la guerra antes que consentir tamaña humillación. Y el Gobierno, arrastrado por la corriente de nuestra altivez, de la cual también participaba, aceptó el desafío.

Únicamente los presuntos mártires de ese duelo nacional, los que habían de batirse en los mares con la potentísima y superiorísima escuadra norte-americana, dando sus vidas en holocausto del honor ofendido de España, eran los que, poseídos de tan justa y tan grande indignación como los demás españoles, previeron que en lucha tan desigual la derrota, aunque gloriosa, sería inevitable.

¿Cómo sorprenderse de esa derrota? — “Vamos á morir”; “pelearemos como buenos”; esas eran sus convicciones, confirmadas por la terrible ley de la realidad.

Si á los marinos que con tanto heroísmo dieron sus vidas en desagravio de la patria ofendida hubieran indicado siquiera la enorme desigualdad de fuerzas navales que existía entre su flota y la de los yankees, hubiérase dicho que tenían miedo; pero ellos, cumplidores pundonorosos del deber, callaron; y con la estóica serenidad de los mártires de la fé se lanzaron al peligro, dejando sus huesos y los restos de sus barcos en las ingratísimas playas de Cuba y de Filipinas, ense-

ñando al mundo como mueren los valientes hijos de la marina española.

¿Qué podía esperarse más de lo ocurrido? ¿Hay por ventura quien de buena fé creyera que cuatro cruceros imperfectamente artillados y peor municionados habían de vencer á los diez ó doce acorazados que estaban acechándolos? No es creíble.

¿Por qué, pues, increpar á los bravos tripulantes de nuestra armada?

No son ellos los que tienen la culpa de tan trágico fin, nó. Son las circunstancias en que sobrevino el conflicto las que han dado ocasión á tan tremenda desgracia. No es la Marina la responsable, nó. La carencia de barcos de combate del poder ofensivo y defensivo que requería el enemigo para ser vencido, es la única causa determinante de la catástrofe que todos lamentamos. Convénzanse de esto los que solo aprecian los sucesos por la impresión inmediata que producen en su ánimo, y será probable que España renazca de su indolencia construyéndose una Escuadra poderosa que le imponga respeto á las demás naciones y le dé á los yankees, en no lejano día, el castigo que se merecen.

ANTONIO MUÑOZ.

## EL CAÑO DE SANCTI-PETRI Y EL ARSENAL DE LA CARRACA

Un ilustre y competentísimo Jefe de la Armada, de cuyo brillante cuerpo es una de las más legítimas glorias, escribió y publicó en un periódico local, que hoy no existe, el año 1893, un notable artículo en el que, después de hacer acertadas consideraciones y de señalar los puntos estratégicos que, en caso de guerra, debiera ocupar nuestra escuadra, dice lo que á continuación insertamos por juzgarlo de suma actualidad, entrando de lleno en el desarrollo del interesante y delicado tema de su escrito.

\*  
\*\*

«La defensa del Estrecho, no exige precisamente en él, el establecimiento de fortificaciones permanentes ó de puertos militares; hay, lejos de ésto, quien opina que la misma Gibraltar, obliga á alejar de allí el centro defendido de nuestras operaciones; y es de todos modos, si las costas del Estrecho, porque pueden ser codiciadas y agredidas, deben hacerse respetables, no son ellas solas las que debemos proteger contra las extrañas ambiciones ó el rencor ajeno, que sobradamente acredita la historia, el privilegio que ha tenido la Isla gaditana de merecer en todos tiempos la preferencia para el ataque, como si en este rincón de la Península, se buscara la solución de los litigios de las luchas nacionales.

Esta adquirida experiencia y el convencimiento de las ventajas que ofrece la bahía de Cádiz, hoy mejor defendida, aunque no suficientemente, inspiraron al inolvidable almirante Lo-

bo estas palabras; *La Carraca ha de ser siempre como lo tenemos dicho repetidas veces, la bases de todas nuestras expediciones al Africa y América.*» De sus aguas han de salir listos los buques que hayan de ir á la defensa de nuestras Antillas; «*su privilegiada situación geográfica le dá supremacía sobre los otros.*»

Muchas causas, influencias diversas, que ni enumerar intento, han contribuido, sin embargo, no á rebajar, sino á negar casi por completo, la importancia de este centro industrial y militar, que ha sabido acreditarse continuamente, por la bondad de sus obras, y por el resultado de las luchas en él sostenidas. Increíble parece, pero nada hay más cierto, que lo considerado como importantísimo, se haya venido desacreditando en el concepto público y que á causa de ello, dejara este establecimiento de recibir, el desarrollo que necesita, para que pueda responder á las exigencias que algún día pedirán completa y rápida satisfacción.

Un enemigo que se ha dejado crecer, que ya es por nuestra incuria formidable, pero «no invencible», el fango, ha motivado principalmente, en la apariencia al menos, la desafección con que se ha venido mirando, en los últimos años, á nuestro Arsenal, llamado por su situación á conservar la supremacía, en tiempos anteriores indisputable.

No es hoy, con haber transcurrido muchos años desde la decadencia relativa de este Arsenal, más difícil ni menos simpático y loable, la rehabilitación á que lo conceptúo acreedor; por que la dificultad de lograrlo, no depende del número de metros cúbicos de fango que haya necesidad de extraer para franquear los caños, sino del incremento ánuo de los aterramientos que á los espíritus pesimistas se les antoja insuperables.

Si era importante la conservación del Arsenal amenazado, esfuerzos supremos debieron hacerse en su favor y no abandonarlo por el solo efecto de apreciaciones medrosas; si hoy también reconocemos las excelencias de su posición, de esos esfuerzos y no de aquellos abandonos tenemos que acordarnos, resolviéndonos, definitivamente á una empresa patriótica, que nos obliga, por su índole militar, á buscar los emplazamientos de la defensa, *no donde la obra fuera fácil ó barata, sino donde se juzgue necesaria.*

Pero no es cara tampoco, y aunque esta afirmación sea fácil de sostener, basta para reconocer su exactitud, saber, que en esta época de economías, se han dedicado los recursos suficientes para realizar aquel trabajo.

No es ésta ciertamente una razón científica, pero por concluyente la tengo y por tal la doy.

Fácil ó difícil, barata ó cara, ello es que por necesidad, mas bien que por conveniencia debe emprenderse. La Carraca, como baluarte, puede hacerse á poca costa inexpugnable por la longitud de los caños que á ella conducen, por su aislamiento, por no ser posible al enemigo que intenta atacarla, el establecimiento de cercanas

baterías, y por no tener alturas próximas que la dominen.

No es preciso ser perito en asuntos de guerra para comprender la ventajosa situación que posee el Arsenal citado, y si, como ya está en estudio, se aumenta el braceaje del caño de Sancti-Petri, y se reforman los puentes del ferrocarril y del Zuazo (que otras conveniencias reclaman, para hacer posible la navegación de torpedos, obras, que según datos recientes, no son de mucho coste, entonces el Arsenal, podrá hacer del puerto de Cádiz, uno de los mejores puertos militares del mundo.

Elocuentes enseñanzas de la historia, acreditan el valor de nuestro Arsenal; y si en los modernos tiempos, de la potente artillería, se pueden temer efectos más destructores, claro es que para juzgar la influencia de este progreso, no se debe suponer más formidable el ataque, sin admitir más socorrida la defensa; porque los puntos más estratégicos, por si solo, no han de hacerla eficaz, y lo que procuramos buscar siempre, no es más que el medio de utilizar las ventajas de ciertas posiciones.

En este concepto, el Arsenal de la Carraca y el caño de Sancti-Petri, parece deben merecer la preferencia, tanto por las razones expuestas, cuanto porque está amenazado de ruina, lo que á los demás no ocurre y cuanto por una razón de equidad, no del todo despreciable, ya que la falta de ella ha motivado principalmente, su decadencia, y esta después para muchos, parece que ha venido á ser, con harta injusticia, motivo bastante para no contribuir á volverlo al estado floreciente de otros tiempos.

Resulta en efecto que el crédito de 177 millones de pesetas concedido al presupuesto de Marina en 1857, en la época del renacimiento de la Marina moderna, solo tres millones de reales se dedicaron al fomento de la Carraca, mientras que al Arsenal del Ferrol se asignaron seis y al de Cartagena quince. La contrata actual para limpiar los caños se importará solamente diez, si se termina; de manera que con ésta obra, no se ha hecho otra cosa que compensar la desigual distribución de otro tiempo, viniendo, sin embargo, tan afortunadamente, que podrá ligarse á la que aquí se recomienda, por no ser más que su prosecución natural y obligada.

La limpia de los caños se ha acometido con el solo propósito de conservar habilitada á la Carraca para la construcción y carena de toda clase de buques. Ya en otra época se intentó por el mismo procedimiento de hoy, pero quedó poco después suspendida, por rescisión del contrato, y la draga que para tal servicio se dedicó, quedando en poder del Estado, no se usó en la conservación siquiera del braceaje, delante de los diques, operación fácil y de casi ningún coste, utilizando personal de la Marina, que habría sido prudentísima, provechosa y necesaria y dentro de los usos más corrientes que se observan en la conservación de otros puertos, como los de Valencia y Barcelona, donde éste constante ser-

vicio no se presta, como en la Carraca pue prestarse, con material propio y personal técnico sobrado y no gravoso.

A tal contrariedad siguió el correspondiente abandono, hasta que nuevas alarmas, nacidas de la inminencia del peligro, despertaron las antes dormidas iniciativas y produjeron un número considerable de proyectos, más ó menos aceptables, ingeniosos todos y todos, ¡concordancia extraordinaria!, fundados ó recomendados, como si esto fuera su condición ineludible, en el conocimiento que se cree tener del estado precario de nuestra Hacienda.

Pero del estudio de esos mismos proyectos, se desprende una grave afirmación, que induce á la creencia de la insuficiencia de la obra que se está efectuando; y ante este temor, justo es que paremos la atención un poco, porque si criticable es, que una obra importante no se efectúe, mucho más habrá de serlo el dejarla por incompleta y viciosa, sin utilidad ninguna.

Ya se deban los aterramientos al río Guadalete; ya provengan de las numerosas salinas de la ribera, el fango, depositándose, en mayor abundancia, en el punto muerto de las mareas (actualmente cerca del Puntalete), se posa también en gran abundancia, en donde quiera que la corriente se debilita ó anula, donde encuentran las aguas impedimentos á su libre circulación.

Estos obstáculos considerables, que las aguas encuentran en su curso, determinan la aproximación de la contramarea al Arsenal, y disminuyen, por consiguiente, el braceaje en sus inmediaciones, que és donde mayor debe buscarse.

Evidente es, que destruidos esos impedimentos se conseguirá tan solo, la traslación, es decir, el alejamiento, respecto al Arsenal, de la contramarea; pero por el pronto, el nuevo régimen de las corrientes, contribuirá á limpiar el caño en las proximidades de los diques; y si una vez conseguido se mantiene, como no es de extrañar, un trabajo de limpia, principalmente en este punto muerto, determinado y fijo, el problema de la Carraca, quedará definitivamente resuelto. De lo contrario, muy pronto reconocemos la inutilidad de los trabajos de hoy, y acaso el desaliento de los que no miran sino los resultados, determinen el abandono de un centro industrial y militar, al que debe tantos agradecimientos la nación, y en el que puede fundar lisonjeras esperanzas, si lo atiende, como es de esperar, siendo tan pequeños los auxilios complementarios que reclama.

Actualmente el caño de Sancti-Petri, en las mareas muy escoradas, se encuentra interrumpido: ni el comercio encuentra en él las facilidades que necesita, ni la Marina de guerra podría utilizarlo para la defensa de la isla gaditana; mientras que por el contrario, si á la limpia contratada y comenzada, se agrega la destrucción de las grandes escolleras, que forman los puentes citados, podíamos aguardar, para muy pronto, tener el Arsenal con caños profundos y en comunicación con el Océano, por dos puntos remotos,

que darían á nuestras fuerzas navales, grandísimas ventajas para sus ataques al exterior y asegurarían la defensa de la isla.»

\* \* \*

Como muy oportunamente dijo en su artículo del número anterior, nuestro querido é ilustrado colaborador, Sr. Mendoza, las circunstancias actuales no son las más propias para molestar la atención del Sr. Ministro de Marina, interesándole la resolución de los muchos asuntos que, como el dragado de los caños y voladura de la barra de Sancti-Petri, tiene irresueltos el Departamento de Cádiz: pero esto no quita el que vayamos llamando sobre ellos la atención, ni nos priva del derecho de discutirlos dada su vitalidad é importancia.

Ofreciendo á nuestros lectores las autorizadas opiniones del distinguido jefe de la Armada á que hemos aludido, las cuales aunque escritas en 1893, encajan ahora de una manera más razonada y propia, damos con ellas la fórmula de un problema cuya sencillez y claridad, por ser tanta su lógica, resultó siempre, por una de esas aberraciones tan frecuentes en nosotros, si no un absurdo, porque sería esto el colmo de la mala fé, irrealizable, costoso é insignificante para los llamados á solucionarlo.

Fijado el carácter estratégico del río y barra de Sancti-Petri; conviniendo en que, dando á nuestro Arsenal lo que reclama su situación y su importancia iniciáramos la regeneración naval de España; demostrada hasta la evidencia la utilidad de un buen sistema de limpia, sin rémoras, ni demoras que nos son grandemente funestas, resta tan solo fé y voluntad para cuando gozando de la ansiada paz, podamos aprovechar las enseñanzas de la experiencia, que, sin duda alguna nos harán en lo sucesivo mas previsores que lo que hasta ahora, desgraciadamente, hemos sido.

#### NUESTRO GRABADO

### D. Rafael Fernández y García

Honramos hoy las columnas de LA ISLA NAVAL, con el retrato del ilustrado y prestigioso primer maquinista D. Rafael Fernández y García, en la seguridad de que será acogido con caluroso aplauso por nuestros favorecedores.

Sección ésta destinada á enaltecer las virtudes cívicas y los valiosos servicios de los dignos individuos que componen los cuerpos subalternos de la Armada, hemos de seguir honrándola con los respetables nombres de aquellos que, como el Sr. Fernández, son la representación más genuina de las glorias de los distinguidos cuerpos de referencia, muy en justicia considerados como complemento de la Marina de Guerra.

Valor y abnegación, fé y constancia, amor al estudio y al trabajo, son los preciados timbres y los más legítimos anhelos de esa colectividad, so-

bre quien pesa y pesó siempre, las tareas más penosas del militarismo, sin otra recompensa que la propia é íntima satisfacción del deber cumplido.

Al inaugurar esta galería con las anteriores líneas, réstanos para completarlas, rogar á los apreciables subalternos que sucesivamente aparecerán en ella, disimulen, en obsequio á nuestros buenos deseos, todo aquello que atente á su reconocida modestia, máxime cuando no ignoran los sentimientos de imparcialidad y justicia que informan nuestros actos.

\* \* \*

D. Rafael Fernández y García nació en la ciudad de San Fernando, el 24 de Octubre de mil ochocientos cuarenta y ocho.

En 1864, siendo operario del Arsenal de la Carraca, tomó parte en las oposiciones celebradas en aquella fecha para proveer varias plazas de Ayudantes de máquinas, obteniendo, tras brillantes ejercicios, uno de los primeros puestos, cuyo derecho le fué reconocido en 17 de Mayo, embarcando poco después en la goleta *Consuelo*, donde comenzó á manifestarse habilísimo mecánico y entendido y subordinado subalterno, cuyos conocimientos profesionales merecieron los elogios más cumplidos de sus superiores en distintas ocasiones.

Sucesivamente ha figurado en las dotaciones de los buques *Buenaventura*, 24 de Enero de 1867. Poco después de esta fecha y encontrándose en Rio de la Plata, solicitó exámen para 4.º, á cuyo empleo ascendió en 22 de Agosto del mismo año.

El 2 de Noviembre de 1868, trasbordó al *Pizarro* y el 27 de Enero del siguiente, fué destinado al Arsenal de la Carraca, embarcando, en 9 de Marzo, en el *Alerta*, de donde pasó nuevamente á aquella factoría en 21 de Enero del 70.

En 21 de Abril, previo exámen, ascendió á 3.º, siendo pasaportado para el apostadero de la Habana, donde embarcó en el vapor *Isabel la Católica*, trasbordando al cañonero *Destello*, habilitado de 2.º maquinista, en 1871. Durante este tiempo mereció de sus jefes el más halagüeño concepto por su celo en cuanto se refería al servicio, conservación del material á su cargo y don de mando.

En 17 de Mayo de 1873, pasó á bordo del *Hernán Cortés*, del que trasbordó, en 21 de Enero del 75, al cañonero *Caribe*, hasta terminar su campaña de América, siendo pasaportado para la Península el 76.

En la brillante hoja de servicios del Sr. Fernández aparecen estas otras notas de sus destinos y cargos, que en conjunto reproducimos para más exacto y completo conocimiento.

29 de Marzo del 96.—Procedente del Arsenal de la Carraca, embarcó en la fragata *Villa de Madrid*.

Por Real Orden de 31 de Enero de 1877 le fué concedida la cruz de plata del Mérito Naval con uso del distintivo blanco, en premio á su ejemplar é intachable conducta y subordinación.

En 27 de Junio embarcó en la corbeta *Doña*

*Maria de Molina*, trasbordando en 1878 á la *Santa Filomena*, siendo habilitado de 1.º maquinista de 1.ª clase por el Excmo. Sr. Comandante general del Apostadero de Filipinas.

Interminable sería la relación de sus destinos durante los años que figura en el cuerpo de maquinistas. Basta decir que, entre otros muchos más, ha estado prestando importantes servicios en los buques *Almendares*, *Villa de Madrid*, *Castilla*, *Infanta Isabel*, *Gerona*, *Alfonso XII*, *Pelicano*, *Salamandra*, *Tembam* y *Barceló*.

Uno de los más señalados actos de valor, serenidad y patriotismo del Sr. Fernández pertenece á la época en que se desarrolló la campaña de Melilla, donde tomó parte en varios brillantes hechos de armas, conduciéndose con verdadero heroísmo, y muy particularmente en el bombardeo que el crucero *Alfonso XII* practicó contra la Kabila de Kbdana por haber sido hostilizado por los moros con nutrido fuego de carabina.

Observen también que en los largos años de carrera del Sr. Fernández, solamente ha permanecido en tierra 6 meses escasos, por lo que su experiencia técnica y su continuada práctica le han valido especial renombre, siendo uno de los más idóneos maquinistas con que cuenta la Armada.

El Gobierno de S. M. le ha concedido la medalla conmemorativa de la campaña de Cuba, con tres honrosos pasadores, por haber estado más de 4 años en operaciones, y la Cruz de Plata del Mérito Naval.

Estas últimas líneas son el mayor elogio que puede hacerse del Sr. Fernández.

## SALTO DEL TAPÓN

El Excmo. Sr. Ministro de Marina, de cuyo interés por las Clases Subalternas tienen sus individuos señaladas muestras y muy particularmente el Cuerpo de Condestables, ha concedido á 32 de éstos su ascenso al inmediato empleo, practicando con tan acertado acuerdo un acto de verdadera y vigorosa justicia, cualidad tan común y característica en aquel digno y eminente general de nuestra Armada.

La mayoría de los que figuran comprendidos en la expresada ley cuentan largos años sin movilización alguna, por lo que ya se imponía el reconocimiento de sus legítimos derechos.

De elogiar es la iniciativa y el celo del señor Auñón en asuntos que tan directamente atañe á los sufridos cuerpos subalternos y al mismo tiempo que por su brillante gestión en el ministerio le enviamos nuestros plácemes más sinceros, confiamos en que hará extensiva á las demás colectividades que componen las antedichas clases, las mismas gracias que tan oportuna y merecidamente ofrece á los Condestables.

## NOTAS DE ACTUALIDAD

## EL CAMINO DEL ARSENAL

Asunto es el de la composición del Camino del Arsenal de la Carraca, que por muy poca ó ninguna atención que se conceda á las campañas emprendidas en pró de tan necesarias y útiles obras, no debe de abandonarlo la prensa, eco imparcial de la opinión pública, y la llamada á ser intérprete de las justas y razonables aspiraciones de una clase de la sociedad, tan digna y merecedora del más desinteresado apoyo, como la clase obrera de San Fernando.

Por esta y otras atendibles razones, nos ocupamos hoy de tan vital é importante cuestión, en la convicción firmísima de que con ello no hacemos otra cosa que cumplir fielmente con nuestros deberes.

Sí, como viene siendo muy común, nos empeñamos en reconocer cierto, lógico y verdadero, el absurdo sostenido desde hace algún tiempo, referente á la expresada urbanización de un trayecto que, aunque propiedad de la Marina, pertenece al pueblo y él lo utiliza, ocioso será decir que toda campaña y discusión que se emprendiese sobre este particular, correspondería en seis resultados y consecuencias á la falsa base que habíamos escogido; pero no por eso, el buen sentido práctico nos disculparía de una falta de tal magnitud como la del reconocimiento de la verdad en un absurdo evidente.

Lo que ocurre es, que ni en el sagrado de los derechos del individuo, teme entrar el ridículo de la política, para oponerse, en su eterno deseo de lucha, á la realización de los más inocentes ideales de aquél; más sobre esa rémora tan vulgarizada hoy en día, y como factor esencialísimo y necesario al equilibrio social, están muchas iniciativas y el interés de la representación civil del pueblo isleño, de la que se espera, tan pronto se despejen algún tanto los luctuosos horizontes que entristecen nuestro espíritu en la actualidad, medidas de general aplauso y acuerdos que solucionarán un caso, claro y sencillísimo, que hasta aquí, una exagerada obcecación, ha dado en calificarlo de *árduo problema*.

\* \*

## TRES CAÑONEROS

## ESTRELLA

Este cañonero, que se supone apresado en la bahía de Santiago, fué botado al mar en 1895; mide de eslora 21,33 metros, de manga 2,25, de puntal 1'90, su calado máximo es 1'30, desplaza 43 toneladas; está armado por un cañón de 42 milímetros. Lo manda el teniente de navío Don Luís S. Noval. Su dotación es de 23 hombres.

## CENTINELA

De gloriosa historia, parece que ha sido destruido en el bombardeo de Manzanillo. Fué construido en 1895; tiene de calado 1'30 y desplaza

30 toneladas. Su dotación es de 17 hombres y su comandante el alférez de navío D. C. Aldereguía.

Recientes están en la memoria de todos las gallardas muestras de valor dadas por este buque, ya combatiendo á los insurrectos, ya tomando la ofensiva contra poderosos buques americanos. En su pequeño casco ostentaba pequeñas señales de las balas enemigas, y su fin, si al cabo se comprueba, corresponde en un todo á su heroica carrera.

## DELGADO PAREJO

Víctima también, según parece, del bombardeo de Manzanillo. Procede igualmente de 1895 y mide 30 metros de eslora, 5'10 de manga, 3'5 de puntal, 1'3 de calado y desplaza 85 toneladas. Monta un cañón Hocheckiss de 37 milímetros. Lo manda el teniente de navío Don A. Ramón Izquierdo, y en el estado general de la armada no se marca cual fuera su dotación.

No ha sonado aún la hora de liquidar glorias y responsabilidades de la actual campaña: cuando llegue la oportunidad de hacerlo, es seguro que la gratitud de la patria no habrá de faltar á los cañoneros que tan valerosamente han acostumbrado á luchar y tan abnegadamente han sabido morir.

\* \*

## BOTADURA

Según fidedignos informes, probablemente en el próximo mes de Agosto, será botado al agua, en el Arsenal, el buque-argibe del vapor *Arlanza*, debido á la incansable iniciativa del digno é ilustrado Ayudante Mayor de aquél establecimiento marítimo, D. José de Ibarra y Aufrán.

## Contramaestres de la Armada

Este cuerpo, el más antiguo de la Armada, pues data desde la creación de la Marina, tiene una historia brillante, aunque reservada, por su condición modesta.

Cuando los barcos carecían de máquinas para la navegación y su único elemento consistía en el velamen, el factor más importante á bordo, eran los Contramaestres, como en la actualidad son para todas las faenas marineras.

La prueba de que su importancia es constante, lo evidencia el párrafo que tomamos de la exposición del Ministro de Marina, que entonces lo era el Sr. Beránger, competentísimo en el particular, para presentar el reglamento vigente del cuerpo.

«Atribúyese por algunos, escasa importancia á este asunto, porque erróneamente se cree menos necesario el Contramaestre desde que se navega al vapor, siendo así que los buques, aunque transformados, conservan su esencia; que la mar y los accidentes propios de la navegación tampoco se han modificado, y así el buen Contramaestre en sus múltiples cometidos ocupará su

puesto necesario irremplazable en toda la dotación, como en los tiempos ya históricos en que el arte de la maniobra constituía una de las indispensables condiciones del marino.»

Reconocida como está la importancia de este insustituible cuerpo, hay que convenir, que no está atendido como debiera en justa renumeración á sus servicios.

El ingreso en la clase de 3.º le hace que, por algunos años, y no pocos, estén disfrutando el mezquino sueldo de ochenta pesetas mensuales, que ni con mucho le recompensa su trabajo y mortificaciones: el ascenso á segundo no le libra de la misma situación, porque como hombres han creado familia y son mas sus necesidades y el aumento del haber es en pequeña escala, ciento veinte y cinco pesetas mensuales, es decir, cuarenta y cinco, que en la actualidad, con la carestía de todos los artículos, es equivalente á sesenta pesetas en otra época.

Así se queda enclavado por espacio de quince ó mas años que obtiene el empleo de 1.º y disfruta 250 pesetas al mes, pero entonces ya ha llegado á una edad que no está en condiciones de sufrir su ruda tarea en los buques.

Se advierte la desproporción que hay de sueldo de segundo á primero que no está en relación gradual al de los demás empleos, y tanto esta

como otras deficiencias, conviene tenerlas presentes, para corregirlas, el día que se reformen los reglamentos, de las clases subalternas de la armada, en el sentido justo y equitativo, á que todos tienen derecho.

MENDOZA.

### ADVERTENCIAS

Las altas ó bajas á LA ISLA NAVAL, habrán de notificarse á esta Administración, 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 pesets**

\*\*

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.

Tip. de Manuel Alvarez, Veedor 13.—CÁDIZ

# La Isla Naval

## REVISTA PROFESIONAL

Dedicada á la defensa de los intereses generales de la Marina  
y del Departamento

En todos los números dará preferencia á los asuntos que afecten al Departamento y á las clases subalternas de la Armada.

Se hacen suscripciones al precio de 1'50 pesetas en el taller de Encuadernaciones de don Eduardo Romero, Rosario 29, San Fernando, á donde también se dirigirá toda la correspondencia postal.