

La Isla Naval



REVISTA PROFESIONAL

*dedicada a la defensa de los intereses particulares de las Clases
subalternas, generales de la Marina y del Departamento*

✻ Redacción y Administración: Ramón Auñón, 29 ✻

SUMARIO

Justicia para la Marina.—Auxiliares de oficinas.—
Notas de actualidad.—Fogoneros de la Armada.—Sec-
ción oficial: Asignaciones de Marina.—Necrología: Don
Federico Palacio.

CÁDIZ

TALLERES TIPOGRÁFICOS DE MANUEL ALVAREZ

José R. de Santa Cruz, 13

1898

JUSTICIA PARA LA MARINA

I

Mal hayan los desastres, mal haya nuestra mala fortuna y la adversa suerte de España que en un siglo no ha producido más que oradores, jurisconsultos, políticos de oficio y ni un solo hombre de Estado de la importancia que merecían sus méritos y sus destinos en el mundo.

Desdichada suerte la nuestra que nos conduce á bailar siempre de coronilla sobre un suelo de guijarros partidos y llenos de esquinas vivas.

Hace muchos, muchísimos años, que se venía predicando al pueblo y á los gobernantes por algunos periódicos y mayor número de hombres que veían claro, la necesidad absoluta de crear un poder naval á la altura de los adelantos modernos y de nuestras necesidades. Se hizo algo merced á tan porfiados esfuerzos, pero ese algo se hizo mal, sin entusiasmo, sin convencimiento de parte de los gobernantes: de malísima voluntad. El resultado de todo esto ya lo hemos visto en Cavite y en Santiago de Cuba, y lo vemos aun en nuestra aflictiva situación.

Todas las culpas de tan funesta conducta é imprevisión recaen hoy sobre la Marina, cuando precisamente la Marina de guerra española en América y en Oceanía ha lavado generosamente con su sangre las manchas de agenos delitos.

¡Qué opinión y qué país este de España tan inconsecuente, tan falto de justo y claro criterio y tan fácil al engaño y á la obcecación!

No hace por organizar, ni se cuida de dar unidad y vigor dentro de la indispensable variedad de un instituto tan complejo como la Marina á sus distintos ramos; no hace naves en la medida de lo preciso, de lo necesario, ni siquiera el número de cañones y proyectiles reglamentarios para el material flotante escasísimo de que dispone; no gasta en diques y arsenales lo que es de absoluta precisión, así en la península como en Ultramar, y cuando llega la hora del conflicto, quiere y pretende obtener los éxitos que no supo preparar su imprevisión.

¡Qué aberración y qué absurdo!

La llamada escuadra de Cavite era conocida-mente deficiente; falta de condiciones militares, incapaz de medirse con la mitad de buques modernos, defendidos y mejor armados. En previsión de los acontecimientos debieron nuestros viejos buques de Filipinas haber contado con un esfuerzo que equilibrara su poder con el del probable enemigo; sobre todo desde que éste apareció por aquellos mares. También debió contar con el puerto militar de Subic, en el cual se gasta dinero desde 1885.

¿Por qué no contó con esto y por qué nos extrañamos del desastre á todas luces previsto?

Si no contó con ello y aun así peleó brava y heroicamente, ¿por qué censurar á la Marina faltas que no son suyas, en vez de aplaudir y admirar su valor, en vez de agradecer su sacrificio personal é infecundo por el honor de la patria y de su cuerpo?

¿Por qué proponer á un oficial de otro instituto para justa recompensa por su conducta en *Punta Sangley* y olvidar al comandante heroico del *Ulloa*, Sr. Concha, merecedor de admiración universal?

¡Ah!—Cosas de España; como dijo el condesable D. Alvaro de Bazán.

—*Esta es Castilla; que así fa homes como los gasta.*

Quiere España una Marina que cuando llegue el caso le dé honra y también provecho; pero queriendo esto, no hace nada para conseguir tan razonables propósitos. Antes por el contrario, hace todo lo necesario para gastar su fortuna mermadísima, comprometer su territorio, y por añadidura y afrentoso *inri*, sacrificar á sus hijos poniendo en tela de juicio su valor y pericia profesional.

II

Ya hemos visto por lo expuesto anteriormente, que el desastre de Cavite era previsto é inevitable desde que á los mares del archipiélago filipino acudieron buques americanos de medios defensivos y ofensivos en grado muy superior á los nuestros. Si se añade á esto la indefensión del Corregidor, del Puerto militar de *Subic* y el empleo de explosivos enérgicos é incendiarios en las granadas americanas, lo ocurrido allí tiene fácil explicación aun para el más profano.

Luego la Marina, resulta víctima propiciatoria ofrecida á las imprevisiones y descuidos gubernativos que no se cuidaron de equilibrar nuestras fuerzas con las americanas en Filipinas; que no tenían defensas suficientes en Manila y Subic; que no dotaron á nuestros buques de medios ofensivos de la potencia de los empleados por los americanos.

Apesar de tantas desventajas y deficiencias, la marina peleó brava y heroicamente; merece, pues, toda nuestra admiración y respeto y el propósito firmísimo de que en adelante se les darán naves de combate provistas de cuanto es necesario para batirse con éxito y no estéril y luctuosamente como ha ocurrido al presente.

Veamos lo ocurrido á los cuatro buques y dos destroyers que se batieron en Santiago de Cuba á las órdenes del general Cervera.

Desde que salieron de la Península esos buques, se sabía que iban á encontrarse un buque contra cuatro por lo menos; que se verían muy comprometidos para hacer carbón y provisiones; que les sería imposible tomar el puerto de la Habana y muy difícil otro cualquiera; que aun logrando entrar en alguno que no fuera el de la Habana, resultarían más comprometidos que en la mar.

Sabíase también, que el carbón tomado en Cabo Verde era polvo é incapaz de levantar presión suficiente para la máxima velocidad; ni el número ni la calidad de los cañones en los cuatro cruceros, ni sus defensas de cubierta y costado, eran comparables con los de los buques yankees sus iguales, habiendo seis de estos muy superiores á ellos.

En Cuba como en Cavite, había desproporción enorme en los efectos destructores de los proyectiles: los españoles seguían cargando sus granadas con pólvora prismática; los americanos con melinita.

El carbón disponible en Santiago y tomado por nuestros buques, era inferior ó más que el de Cabo Verde; los fondos de los cruceros se habían ensuciado mucho, quitando condiciones de resbalamiento á las naves, hasta el punto de quedar reducido su andar á menos de los dos tercios de su velocidad ordinaria.

Con ser muchas, enormes, las desventajas reseñadas, aun hay alguna más de mucha importancia técnica.

Los proyectiles modernos son un todo de tan precisión, que es necesario ajustarlos al milímetro mecánicamente para que cumplan bien su cometido. Esos proyectiles se embarcaron aprieta y corriendo, faltando tiempo material á algunos para trasladarse á bordo. No decimos más sobre esto.

Así penetró la Escuadra de Cervera en Santiago, ayudando, durante su permanencia en aquel puerto á la defensa de la plaza, bien desde los buques, bien desembarcando sus tripulaciones al mando del jefe de Estado Mayor, hasta el día que recibió orden de salir, creemos que la tercera.

¿Por qué salió de día, y cuál debió ser el plan de conducta una vez acordada la salida, así como el propósito, atendidas las circunstancias?

Esto merece capítulo aparte.

Mas antes de cerrar el presente, justo será llamar la atención sobre un hecho notable, según se desprende de lo ocurrido en Manila con el comandante heroico del *Ulloa*, Sr. Concha. En Santiago se bate heroicamente el capitán de Navio, Bustamante, (1) al frente de las fuerzas de desembarco, hasta caer herido gravemente. ¿Qué premio han obtenido? Sin embargo de esta omisión que no juzgamos, en Santiago ha habido ascensos y premios. ¡Cuánto contraste!

III

Hecha indispensable la salida de Santiago de Cuba, por mil razones, de la Escuadra de Cervera, sopena de dejar maltrecho lo que siempre fué espejo en que se miró la marina española, llegó el momento de discutir la conducta y los resultados ulteriores de tal movimiento.

Ordenado el reembarco de las fuerzas de desembarco á las siete de la mañana y avivados los fuegos á presencia del doble enemigo que acechara en tierra, se pensaría en el rumbo que, luego de salir tomarían los buques, al punto de su dudoso arribo, y plan de combate para lograr lo que para todos era clarísima imposibilidad.

La Habana sería el puerto de destino acordado, porque en su abono, militaban muchas razones técnicas y militares; quedaba por elegir la conducta que todos y cada uno de los buques debería seguir una vez fuera de puntas.

Dos caminos se ofrecerían á aquellos desgra-

ciados héroes: ó hacer rumbo al Sur rompiendo la línea formidable del enemigo, estrellándose seguramente contra sus fuertes corazas y numerosa artillería, sacrificando sin fruto los buques y las tripulaciones, ó correr á largo de la limpia costa del Oeste de Santiago á toda la fuerza y velocidad que les permitiesen sus sucios fondos y malísimo combustible, intentando ganar alguna delantera, doblar el Cabo Cruz, y lograr el casi imposible objetivo de coger el Puerto de la Habana.

Lo primero era un sacrificio estéril, sin resultado militar; la muerte segura de las tripulaciones sin probabilidad alguna de salvación si los buques, una vez destrozados é incendiados volaran sus paños, ó la pérdida de tripulaciones y buques si no se volaban.

Y como esta terrible disyuntiva ni podía aprovechar á la patria, ni ésta puede razonablemente exigir de sus hijos tal enormidad en parecidas ó iguales circunstancias, claro nos parece que sería eliminada esta primera proposición.

Un buque y una escuadra, deben aceptar combate en todo momento que les fuerce á ello el enemigo, aun cuando resulte desproporción en su contra y sostenerlo hasta el último trance, y hasta volar los paños, si al tomar resolución tan extrema se logra alguna positiva ventaja para las armas y el resultado militar de la campaña. Mas ningún almirante tiene el derecho á llevar al sacrificio cierta y estérilmente á tripulaciones encomendadas á su valor y pericia.

Quedaba por razonar y adoptar el segundo punto, esto es: correr á largo de la costa oeste de Santiago, limpia y acantilada, á toda la velocidad que permitieran las máquinas, el mal estado de los fondos y el deficiente combustible embarcado. Este factor *velocidad* era el principal para el resultado, pero totalmente desconocido por las razones dichas. Si los buques hubieran tenido sus fondos limpios y el carbón de carbonera buena calidad, los buques de Cervera habrían escapado ciertamente perseguidos por solos dos buques enemigos de igual andar, y al llegar á punto conveniente, si seguía la persecución, aceptar el combate y arremeter contra sus perseguidores con probabilidad de destruirlos, ó bien marcar rumbo á la Habana combatiendo en constante retirada á sus contrarios.

No tenían los fondos limpios y el carbón era de mala calidad, y apesar de los esfuerzos realizados en las máquinas, se vió desde el primer momento que la velocidad no respondía al intento, por lo cual desde que comenzó la desfilada de los buques del almirante Cervera por el cañón del puerto en demanda de la mar y costa Oeste, se encontraron acometidos cada uno de ellos por dos y tres buques contrarios muy superiores en defensas y medios ofensivos á los nuestros, hasta el punto de recibir el fuego de diez cañones americanos por cada uno de los españoles.

En esta situación, combatido cada crucero por dos y tres y cada cañón por diez, vomitando éstos proyectiles huecos cargados con melinita, agujereados los cascos, destrozada la subestruc-

tura é incendiadas las cubiertas; imposible toda maniobra salvadora, sin aplicación los torpedos y sin posible intento de embestida por faltar la condición esencial de velocidad, cogidos entre la costa y el doble y triple enemigo, los comandantes adoptaron la última y suprema resolución ¡emcarrancar!

Con esta maniobra peligrosísima con buques ar diendo, con sus calderas á presión y los paños abiertos, se podía intentar la última esperanza; salvar parte de las tripulaciones y evitar que el material cayera en poder del enemigo.

Maniobra suprema la de embarrancar en tales circunstancias y casi equivalente á la voladura.

Hé ahí expuesto lo que suponemos ocurrido con la escuadra al mando del contralmirante Cervera.

De tal relato sacará el menos técnico y avisado lo que ha sacado ya la opinión profesional de todas las naciones. Que la defensa de costados, la numerosa y bien manejada artillería, el buen estado de los fondos, el buen combustible y la velocidad, son factores que deciden la victoria con igual número de buques, cuanto más si son los mejores y mejor armados é instruidos dobles y triples en número.

Esa misma opinión imparcial y autorizada reconoce que nuestra derrota de Santiago es tan gloriosa para el honor de España y de la Marina española, como la de Trafalgar, con la cual tiene muchos puntos de semejanza. ¡Y tantos como tiene, hasta los malos gobiernos de entonces y de ahora!

Si hubo en Trafalgar Churrucas y Gravinas, en Santiago hemos tenido Lazaga, Villaamil, Eulate y otros cuyos hechos aun desconocemos.

En Santiago como en Trafalgar, no debieron salir á la mar nuestros buques por razones técnicas de mucho peso. Entonces como ahora, decidieron las circunstancias y se impuso como hecho *una palabra*, rechazada con razón y justicia por los jefes y oficiales de nuestra valiente y pundonorosa armada.

Allí como en Santiago se perdió el material, combatida cada unidad por mayor número de las contrarias á la vez mejor dotadas por la mayor práctica de las tripulaciones.

En tales condiciones, aun dada reconocida capacidad, valor é ilustración de nuestros jefes ¿qué debía suceder? Lo sucedido: la pérdida de nuestros buques, el botín legendario de nuestra Marina ¡el honor! Una nueva página de gloria patria oscurecida por la imprevisión de los gobiernos, y como remate, el duelo nacional de tantos millones y tantos de sus hijos sacrificados sin fruto positivo.

¿Será bastante esta lección, sumada á la de Cavite, para que nuestros gobiernos hagan una marina respetable por su organización, por su destreza y número de buques? Dios lo haga, para garantía de la vida y el honor de España.

A. de A.

AUXILIARES DE OFICINAS

En nuestro número anterior nos ocupamos de algunos puntos del reglamento por el que se rige este personal, los cuales reclaman una justa solución; y como esperamos que el Sr. Auñón se ocupará en breve de cuanto atañe á su ministerio, nos permitimos hoy tratar de otro asunto del mismo cuerpo para que, reformado convenientemente, dé buenos resultados al servicio, sin perjudicar á nadie ni crear posiciones anómalas ni violentas.

Nos referimos al embarque de los escribientes primeros y segundos, condición precisa que han de reunir para poder llegar al límite de su carrera y hasta para ascender del último empleo al superior inmediato. Bien lógico es que, al reglamentarse un cuerpo, y otorgar nuevos derechos, llevan aparejados en sí mayores deberes, y que el individuo que acepta los primeros, debe forzosamente optar por los segundos. Mas todo reglamento, cuando no lo lleva en su articulado, contiene algunas disposiciones transitorias encaminadas á enlazar los nuevos deberes y derechos, no solo con los que hasta entonces estuvieron vigentes, sino con las condiciones personales de los individuos; y conste que no nos referimos á esas condiciones que dependen de la voluntad, sino de aquellas que están fuera del alcance individual.

Hay más en nuestro favor para solicitar del Sr. Ministro se dicte alguna disposición aclaratoria que normalice este meritorio y sufrido personal, con lo que á la vez ganará notablemente el servicio; y lo que hay á nuestro favor es, la desigualdad que se nota dentro de la misma clase. ¿Siendo todos individuos del cuerpo de auxiliares de oficinas, siendo todos escribientes, por qué unos deben embarcar y los otros nó?

Si el embarque es forzoso para obtener el ascenso, quizás porque se adquiere mayor suma de conocimientos prácticos en el trámite y en la legislación; si el embarque es forzoso por la equiparación que á este cuerpo se ha dado respecto de los demás subalternos; si hay que embarcar por necesidad ¿por qué no están todos sometidos á la misma ley? ¿Por qué los de la 1.^a sección no tienen tal deber, cuando gozan de más derechos?

Y disfrutan más derechos, porque si bien tienen iguales sueldos, reúnen la ventaja de tener muchos empleos superiores, cuando en los Departamentos es por demás escaso el número de auxiliares que le fué asignado á cada uno como límite de la carrera.

Hay también que tener en cuenta respecto al servicio, que el destino del escribiente no es análogo al de las demás clases subalternas, dentro cada una de su respectiva esfera de acción; el contra maestre, por ejemplo, estudia las asignaturas propias de su cometido y lo mismo manda y ejecuta una faena á bordo de un cañonero que en la cubierta de un acorazado; en cuanto al condestable, de igual manera entiende, conserva y maneja una pieza de 7 mm. en la batería de un crucero que en la cubierta de una lancha, y de

idéntico modo se facilita una dosis de quina al enfermo de un bote, que si se encuentra en la enfermería de una fragata.

Habrà quien me diga, antes que pasemos más adelante, que lo mismo se escribe un oficio, ó se redacta una carta en la mesa de una tienda de montañas, como vemos al visofío soldado, que echado sobre cubierta como puede hacerlo el marinero, ó que sobre charolada carpeta en cómoda mesa de escritorio.

Mas como los individuos de que nos ocupamos no se dedican al trabajo de amanuense, ó sea el de copiar oficios ó documentos, ved, porque, su misión en las oficinas, es distinta de la que cada clase subalterna tiene asignada en sus respectivos destinos.

El auxiliar de oficina, pues tal es la denominación del cuerpo, debe conocer en términos generales la legislación y organización de la Marina; más para que resulten buenos sus servicios, para que el Jefe tenga en ellos verdaderos auxiliares, deben poseer con exactos y profundos conocimientos en cuanto haya previsto en el ramo ú oficina, en que cada cual presta servicios, lo cual no se consigue ni embarcando, ni con frecuentes cambios de destino.

Todos sabemos que no hay oficina igual á otra, pues cada cual está dedicada á ventilar distintos asuntos dentro de los múltiples y heterogéneos que forman la Marina, por cuya causa, los conocimientos que cada escribiente debe profundizar, son distintos de los que deben saber los demás, no ya de agena dependencia, sino hasta de los que ocupan distinta mesa dentro de las cuatro paredes de una misma oficina.

Si esto es así, y ocurre en la 1.^a sección, por qué en la 2.^a es precepto reglamento el embarcar? ¿por qué no se deja voluntario el embarque por todo el tiempo posible y estarían siempre cubiertos los destinos de buques? ¿Y si embarca al escribiente de una manera forzosa, por qué causa no se les equipara en haberes á sus similares?

Algo nos vamos separando del móvil que hoy nos guía al escribir estos renglones y procuramos encausarnos para dar fin á nuestro escrito, sin molestar á los extraños al cuerpo; pues estamos seguros que, por el contrario, mucho agradaría á los interesados ver todas las columnas del periódico defendiendo sus sagrados intereses.

Nos proponíamos tocar el punto de los embarques, no para censurar la disposición que así lo previene, ni para hacer constar si debe ó no exigirse para el ascenso á los que tenían derecho á no embarcar por las bases con que recibieron su nombramiento; mas sí tocamos el asunto para elevar nuestra voz hasta el Sr. Ministro, haciéndole presente que es hasta inhumano postergar á un hombre de 60 años, encanecido en el servicio, porque su propia edad no le permite embarcar.

¿No comprendió el legislador la imposibilidad de que hombres de cierta edad pasen de la vida de tierra á la de mar, en donde es nuevo para ellos, hasta la pluma con que han de trabajar?

No comprendió que un hombre de muchos

años no puede abordo cumplir con su cometido, porque se lo dificulta hasta la nueva vida á que se somete? Y no considero, por último, que es triste y hasta inhumano decir á un hombre que no sirve, no solo cuando siempre sirvió, sino cuando en la misma época presta sus servicios en la oficina de que proceda á completa satisfacción de sus jefes y con provecho para el servicio?

A tanto género de consideración se presta el hecho de ver postergados todos los individuos de una clase, por causas ajenas á su voluntad, que largo é interminable se haría este artículo; mas para acabar por hoy, terminamos diciendo que hasta la lógica exige y la justicia reclama una aclaración por la cual embarque el que deba, ascienda sin ere requisito el que por su edad no pueda verificarlo y de cuyo modo, es el servicio quien en primer término obtiene más positivas ventajas, que los mismos interesados.

NOTAS DE ACTUALIDAD

CONSIDERACIONES

Por la mente popular, tan impresionable como una placa fotográfica expuesta desde la cámara obscura á la acción de la luz, ha pasado en estos días una abrumadora sospecha, alimentada por los escritos de ciertos periódicos que explotan la curiosidad pública y esa fiebre de noticias tan desarrollada en las masas, haciéndose eco de infundados rumores ó inventando hechos, cosas y proyectos á todas luces falsos, pero lo bastante bien presentados para engañar al lector cándido y sensacional.

La absoluta carencia de antecedentes de nuevos encuentros y actos de guerra, acentuada desde la suspensión de las hostilidades, deja al público lugar para discutir planes y acontecimientos venideros, y lo que ha de hacerse, una vez perdidas las más importantes plazas militares de las Antillas, con la Marina de Guerra.

La contestación á este último punto, huelga y la lleva en sí la pregunta misma.

Con la marina debemos hacer lo que no hemos hecho desde el glorioso desastre de Trafalgar, principio de su debilidad material: fomentarla, protegerla, tomar el ejemplo que nos ofrecen otras naciones inferiores en importancia á la muestra y que sin embargo, llevan la supremacía en los mares.

* *

Lo que ocurre hoy al Pais español, perdiendo su menguado poder naval, sarcástica sombra de aquella *Armada invencible* que Felipe II llevó hacia Inglaterra (1588) para conquistarla, es un hecho hace largos años previsto. La ambición americana, vieja ya al presente en lo que se refiere á la soberanía española en Cuba, hizo concebir siempre fundados temores cuya justificación podía obtenerse por momentos fiscalizando el progreso que el Estado Yanki realizaba de

continuo en su marina, que año por año, ha ido superando á la nuestra en elementos, instrucción y bases orgánicas.

Ante la amenaza que significaba para nosotros el desarrollo marítimo del pueblo norteamericano, hemos permanecido impasibles, sin tomar medida alguna, apesar de las enseñanzas de la experiencia, entre las que merecen citarse las convicciones firmísimas que generalizó en el pueblo español la campaña de Africa, *de que nada puede ser sin una buena marina.*

En aquel entonces la regeneración naval, si bien exigía colosales sacrificios á un país tan castigado como el nuestro por toda suerte de disturbios, hubiesen sido menos extraordinarios que en los últimos años cuando ya el conflicto y la actual guerra era inevitable, coincidiendo con el total agotamiento de nuestros recursos. Entonces, repetimos, con 22 buques habríamos asegurado el respeto de los EE. UU., 22 buques que si el ilustre general Lobo (1860) calculó en 185.500.000 reales, dados los adelantos del arte naval y el tipo de las modernas construcciones, ascendería hoy dicho coste á una cantidad triple ó cuádruple, pero siempre infinitamente inferior á la invertida desde aquella fecha hasta el día, para no tener ni elementos con que luchar, ni arsenales en los que construir.

* *

«A raya los EE. UU. con la Marina que reuniríamos, capaz de hacer frente con ventaja á la suya,—dice el general Lobo—podríamos dedicarnos con calma, y por medio de un presupuesto razonable, á poner los Arsenales en pié debido, y no solo repostarlo con arreglo al número de buques existentes, sino ir acopiando en su ámbito los materiales necesarios para la construcción de los de coraza. Creados los elementos, la construcción es obra de meses. Sin embargo, diremos una cosa. Para que nuestros arsenales tengan los poderosos recursos que reclaman de las industrias del hierro, y puedan dar abasto á los que les exige el material flotante, preciso es que varíe el sistema fiscal de ese metal, desapareciendo el derecho con que ahora se halla sobrecargado: derecho llamado *protector*, y, que por autonomía podría dársele semejante calificación respecto á la riqueza de España. Sin esa supresión, seguiremos siendo vergonzantes tributarios del extranjero, y las operaciones de más importancia de nuestra Marina continuarán subordinadas á la voluntad ó al capricho de los fabricantes de hierro de Lowmoor y de Staffordshire, de cuyas factorías tomamos todas las planchas é hierro de ángulo que se consumen en los Arsenales

Como complemento de lo que proponemos, diremos, que para el aumento y sostenimiento *propio* de nuestra Marina, es de absoluta necesidad que el Estado dedique tambien fuertes sumas á la formación de caminos que traigan al litoral los carbones de piedra que encierran Cataluña, Córdoba y Cuenca, y las excelentes maderas con

que la naturaleza ha dotado pródiga bastantes provincias de la Península.—¿Acaso puede comprenderse una Marina de guerra en un país que tiene que traer del extranjero el hierro, el carbón de piedra y casi toda la madera...?»

* *

A despecho de estas y otras acertadas indicaciones hechas al país y á los gobiernos desde los escaños del Congreso, por personalidades respetables y experimentadas de nuestra Armada, nada se ha hecho ni nada se ha intentado, siendo la situación presente funesta consecuencia de tan escandaloso abandono.

Los artículos del protocolo firmado por el consul francés Mr. Cambon, como preámbulo de una paz que más cara nos cuesta que la guerra misma, tienden á despojarnos casi por completo de la supremacía que España tiene en las colonias, dejándonos reducidos á la Península; pero no porque este funesto paso llegue á darse admitiendo el gobierno la paz en las condiciones expresadas en aquel documento oficial, nuestra misión y nuestra importancia marítima queda anulada al extremo de proyectarse renunciar á todo intento ó empresa de regeneración naval.

Poseemos—aun en dicho caso extremo—posiciones que defender, plazas fuertes en el litoral que guardar y dominios que conservar bajo la protectora soberanía española. Destinos muy altos nos están reservados dentro de la misma desmembración de nuestro territorio y duras lecciones nos restan que dar en lo porvenir para que abundemos en la absurda idea de anular el ramo importantísimo de Marina.

Así se traducen por la mayoría los actuales desastres, los sucesos de Santiago y Cavite y las condiciones de paz, que muy lejos de inspirarnos consideraciones contrarias á la existencia de un poder naval indispensable á toda nación civilizada, nos inicia é impone en uno de nuestros deberes más ineludibles y sagrados, aconsejándonos que en la próxima época de calma y tranquilidad,

*en vez de cañas y toros,
en vez de "juergas,, y tiros,
en vez de vicio y de lodo,*

nos dediquemos todos, como un solo hombre, á fomentar la Marina, á hacerla renacer de sus cenizas cual nuevo *fenix* y á devolver á la Patria, tan inutilmente sacrificada, lo que la traición ha restado á sus dominios y á su poderío.

* *

OMISIÓN

Por un olvido involuntario fué omitida en nuestro último número, la firma del ilustrado colaborador de LA ISLA NAVAL, *Arfael*, á su oportuno artículo "Reforma necesaria,,.

Al salvar esta falta nos permitimos suplicarle continúe favoreciéndonos con sus trabajos, para los que nos consta tiene en cartera temas muy dignos de ser desarrollados.

* *

¡SI FUESEN GADITANOS!

Con este molesto epígrafe inserta en su suplemento telegráfico del día 14 del actual nuestro apreciable colega *El Correo Gallego*, el siguiente despacho fechado en Madrid:

«Los obreros ferrolanos visitaron hoy al señor Auñón y salieron poco satisfechos y mal impresionados de la entrevista.

Solicitaron una audiencia de Sagasta á quien verán el lunes.

La prensa sigue ayudándoles.»

No vemos la razón para que *El Correo Gallego* exprese tales ideas, porque no tenemos noticias, ni prueba alguna de que el señor Auñón, ni su antecesores en los asuntos de Marina, hayan nunca demostrado preferencia alguna por los obreros del Departamento de Cádiz, con manifiesto perjuicio de los del Ferrol y Cartagena.

Dentro de los merecimientos propios de cada una de las maestranzas de los tres Arsenales del Estado, si la suerte ó la influencia ha favorecido á alguna, no ha sido seguramente á la del Arsenal de la Carraca, ni esta factoría tampoco está tan boyante y satisfecha que se haga sospechosa de protección particular de determinado ministro.

Una prueba del «escandaloso favoritismo» que hemos merecido constantemente, sin mencionar otras más modernas, es que del crédito de 177 millones de pesetas concedido al presupuesto de Marina en 1857, para el renacimiento de ésta, solo tres millones de reales se dedicaron al fomento de la Carraca, mientras al Arsenal del Ferrol se asignaron 6 y al de Cartagena 15.

Que la prensa ayude á los obreros ferrolanos, no nos extraña, tratándose de un elemento del País que si adolece de defectos y errores, siempre está dispuesto al servicio de toda causa noble y de unas laboriosas y honradas clases, tan dignas de ser atendidas en sus justas y legítimas aspiraciones.

FOGONEROS DE LA ARMADA

El Sr. Auñón, atendiendo á las justas reclamaciones del personal de Fogoneros, ha dado á luz el reglamento de esta clase, mejorando su situación en lo que respecta á haberes.

Para conocimiento general de la clase, creemos oportuno publicar el haber mensual de los fogoneros embargados en buque armado, ó sea en tercera situación y en Arsenales:

Marinero fogonero de 2. ^a clase . . .	Ptas.	40
Marinero fogonero de 1. ^a en su campaña obligatoria.	»	60
Marinero fogonero de 1. ^a en su primera campaña voluntaria. . . .	»	80
Marinero fogonero de 1. ^a en la segunda campaña voluntaria . . .	»	100
Marinero fogonero de 1. ^a en la tercera campaña voluntaria. . . .	»	110

Marinero fogonero de 1.^a en la cuarta campaña voluntaria. Ptas. 120

Marinero fogonero de 1.^a al cumplir diez y seis años de servicio y doce de marinero fogonero. . . » 120

En buques que no estén en tercera situación, en remolcadores, dragas y embarcaciones menores de vapor que no salgan del puerto, disfrutará los dos tercios de los sueldos asignados en los buques en 3.^a situación.

En los depósitos de los Arsenales tendrán la mitad del sueldo señalado en los buques en tercera situación.

Por cada campaña voluntaria recibirán un vestuario reglamentario.

Los embarcados en remolcadores ó embarcaciones menores, disfrutarán el sueldo por entero cuando salgan del puerto de destino, siempre que el tiempo de permanencia fuera, sea mayor de 12 horas y cuando estas embarcaciones, por necesidad del servicio, sean destinadas como guarda costas, ó servicio análogo.

Los que voluntariamente continúen en el servicio sin interrupción, disfrutarán cinco pesetas mensuales, como suplemento del sueldo señalado á su clase en la campaña que sirvan.

Los marineros fogoneros conservan todos los derechos que las leyes y disposiciones vigentes les conceden respecto á retiros, pensiones, inválidos, etc.

Cuando los buques naveguen á máquina, los marineros fogoneros disfrutarán un tercio más de ración.

Para el contingente de esta clase, habrá un número de Aprendices fogoneros, que serán reclutados entre los marineros de 1.^a ó 2.^a clase de todas procedencias que se comprometan á servir por tres ó cuatro años la plaza de marinero fogonero y tengan la robustez necesaria para soportar las fatigas del servicio que han de prestar.

Estarán equiparados los marineros fogoneros de 2.^a á marineros de 1.^a clase y llevarán como distintivo dos palas cruzadas, bordadas con lana roja en el antebrazo.

Los de 1.^a clase procedentes del servicio activo en su campaña de turno y primera de voluntario, y los voluntarios en su primera campaña, estarán equiparados á cabos de mar de 2.^a clase, y usarán el distintivo antes expresado y los galones de cabo de mar de 2.^a

Los marineros fogoneros de 1.^a clase en las sucesivas campañas estarán equiparados á cabos de mar de 1.^a y usarán como distintivo las palas bordadas y los galones de cabo de mar de 1.^a

Además de los distintivos expresados, usarán los galones que por años de servicios le corresponda, igual que las demás clases de marinería, según las disposiciones vigentes.

LA ISLA NAVAL, que ha defendido en sus columnas los derechos de esta meritoria clase, agradece al señor Ministro de Marina, la mejora que le ha proporcionado, reglamentándola, si bien reconoce que aun puede hacerse más en beneficio de tan necesario y sufrido personal.

DÓRAMEN.

SECCION OFICIAL

ASIGNACIONES DE MARINA

Hemos tenido el gusto de recibir copia de la R. orden que con fecha 6 del actual ha circulado el Ministerio de Marina, referente al establecimiento de asignaciones transitorias á favor de las familias de individuos de distintos cuerpos de la Armada, que se hallan en Cuba y Filipinas.

Dice así:

«Excmo. Sr.—Como la falta de medios seguros de comunicación con los Apostaderos de Ultramar, á consecuencia de la guerra, ocasiona perjuicios considerables á las familias de individuos pertenecientes á los diversos cuerpos y clases de la Armada que prestan sus servicios en aquellos territorios, pues no hay facilidad para el giro periódico de cantidades, ni para que se reciban con oportunidad las noticias oficiales necesarias para el establecimiento y pago de las asignaciones autorizadas por la ley; S.M. el Rey (q. D. g.) y en su nombre la Reina Regente del Reino, con el fin de atender y aliviar en lo posible la precaria situación de las familias de la mayoría de los individuos que se hallan en aquellas lejanas tierras, se ha servido autorizar el establecimiento de asignaciones transitorias á favor de dichas familias, con sujeción á las siguientes reglas:

1.^a Interin no se reciban de los Apostaderos de Ultramar relaciones debidamente autorizadas ó documento privado de suficiente garantía á juicio del Capitán general, en que conste la voluntad de algún individuo de cualquier Cuerpo ó clase de la Armada, de establecer asignación á favor de su familia, pueden las esposas, hijos, padres ó hermanos huérfanos, solicitar dicha asignación del Capitán general del Departamento en que se hallen ó del Ministro de Marina, los que residan en la corte.

A dicha instancia se acompañará documento que, en forma de obligar, acredite la persona que se haga responsable de las cantidades que puedan pagarse como exceso, y los sueldos, rentas ó propiedades que ofrezca en garantía. Las fianzas no serán admitidas por menos de la cantidad necesaria á responder de la asignación durante tres meses.

2.^a Los Capitanes generales de los Departamentos tan pronto reciban las expresadas instancias documentadas, si consideran suficiente garantía la de la persona que se ofrezca como fiadora, dispondrán que, sin pérdida de tiempo, se verifique la información necesaria para justificar que la asignación ó asignaciones solicitadas no excedan de la cantidad de que para tal objeto puede disponer el asignador.

3.^a Llenado dicho requisito, debe remitirse el expediente á la Intendencia del Departamento ó la general del Ministerio, para que, caso de que el fiador na sea deudor á la Hacienda ni ha-

ya razones que se opongan al establecimiento de la asignación, se proponga el abono.

4.^a Ninguna asignación transitoria podrá exceder del sueldo integral que pueda devengar en la Península el asignador, interin establece la asignación permanente.

5.^a Las asignaciones transitorias se abonarán por mensualidades vencidas y sin esperar certificado de baja ni justificante de revista del asignador.

6.^a El pago se verificará precisamente en la capital del Departamento ó punto en que exista Habilitación de Marina, pudiendo las familias que no residan en dichos puntos, cobrar por medio de apoderado debidamente autorizado al efecto.

7.^a Una vez establecida la asignación transitoria no debe cesar más que por fallecimiento del asignador, por establecimiento de asignación permanente cuando se reciban los documentos necesarios, por fallecimiento del fiador ó por retirar éste la fianza transcurridos tres meses de establecida.

8.^a Los comisarios de revista redactarán mensualmente certificación duplicada expresiva de las asignaciones transitorias que se hayan satisfecho, con el fin de que una de ellas se remita á la Intendencia General del Ministerio y la otra se dirija al Apostadero que corresponda para que justifique la baja consiguiente en la nómina en que figuren los asignadores.

De Real orden lo digo á V. L. para su conocimiento y efectos oportunos.—Dios guarde á V. muchos años.—Madrid 6 de Agosto de 1898.—*Ramón Auñón*.—Excelentísimo Sr. Capitán general del Departamento de Cádiz.

NECROLOGIA

DON FEDERICO PALACIO

A las doce de la madrugada última ha fallecido en San Fernando, á consecuencia de la dolorosa enfermedad que ha venido padeciendo largos años, el bizarro Coronel de infantería de Marina, de la escala de Reserva, D. Federico Palacio.

Jefe pundonoroso, militar distinguido en cuya hoja de servicio aparecen las más brillantes notas, leal compañero y excelente amigo, su muerte ha causado honda sensación entre sus muchas y sinceros amistades, que lamentan tan inesperada y sensible pérdida.

LA ISLA NAVAL se asocia de corazón al dolor que experimenta la apreciable familia del señor Palacio, con motivo de la irreparable desgracia que en estos momentos llora.