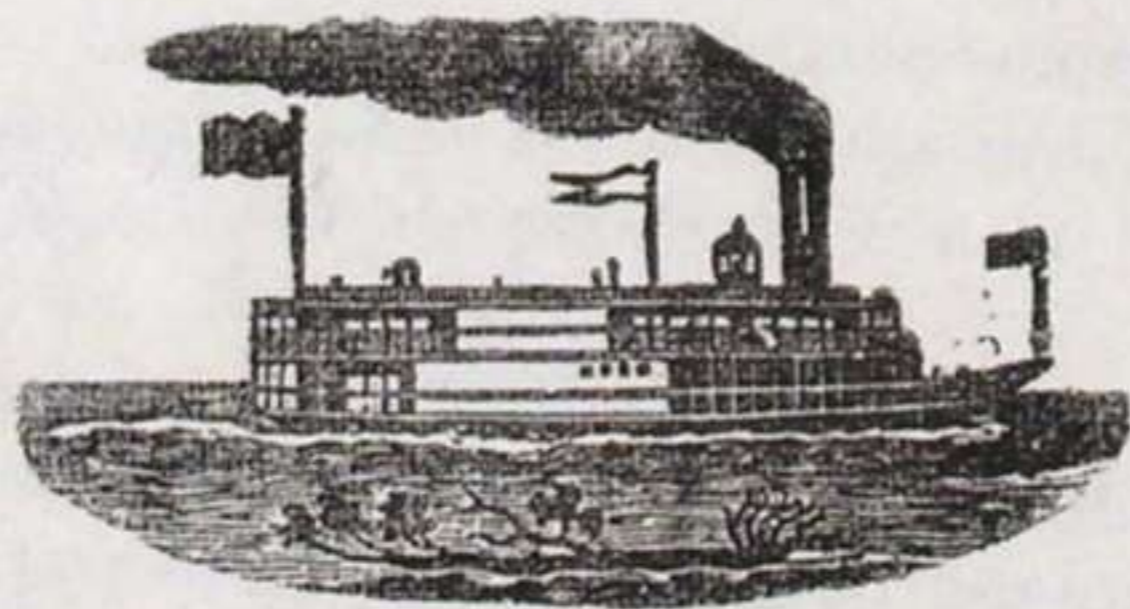


ARTICULO PUBLICADO

POR DOS CAPITANES DE

LA MATRICULA DE CANARIAS

sobre la proyectada Empresa de vapores entre esta y aquellas islas---y el itinerario de la navegacion de sus buques con escala en Puerto-Rico en combinacion con las líneas inglesas que tocan en la Habana, Santomas y Santa Cruz de Tenerife, y el vapor que la misma Empresa tendrá en las citadas islas para los pasajeros de la Península y el servicio entre las mismas.



Alejo de Ara.

HABANA.

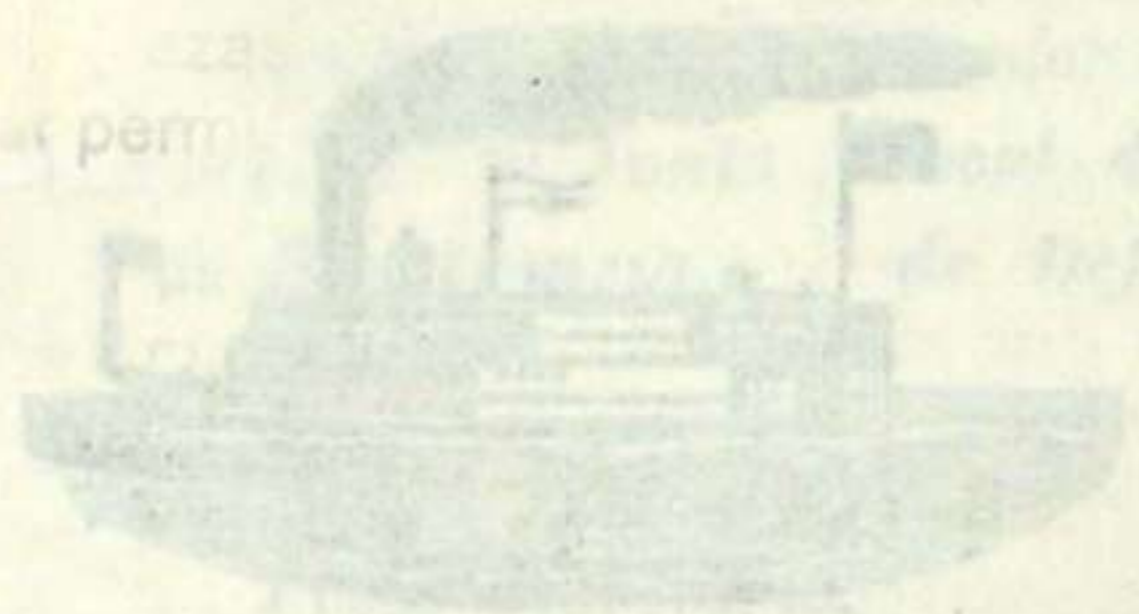
Imprenta y papelería de Barcina, calle de la Reina n. 6.

1856.

ARTÍCULO FUNDACION

LA MATRÍCULA DE CÁMARA

Art. 1.º El objeto de esta matrícula es registrar y clasificar a los individuos que se dedican a la práctica de la medicina en esta ciudad, para que puedan ejercer su profesión con honor y utilidad pública. El presente artículo tiene por objeto establecer las reglas que deben observarse en la matrícula de los médicos, cirujanos, farmacéuticos y otros que se dedican a la práctica de la medicina en esta ciudad. El presente artículo tiene por objeto establecer las reglas que deben observarse en la matrícula de los médicos, cirujanos, farmacéuticos y otros que se dedican a la práctica de la medicina en esta ciudad.



México a la Habana

HABANA.

Imprenta y papetería de Barcena, calle de la Reina n. 6.

1856.

ARTICULO PUBLICADO

por dos capitanes de la matrícula de Canarias sobre la proyectada empresa de vapores entre esta y aquellas islas y el itinerario de la navegacion de sns buques con escala en Puerto-Rico en combinacion con las líneas inglesas que tocan en la Haban, Santomas y Santa Cruz de Tenerife, y el vapor que la misma empresa tendrá en las citadas islas para los pasajeros de la Península y el servicio entre las mismas.

ARTÍCULO PUBLICADO POR DOS CAPITANES.

Diario de la Marina fecha 28 de Diciembre de 1855.

Habiendo vuelto en estos dias á este puerto, despues de muchos años que hemos pasado en otros paises dedicados siempre á nuestra facultad de marinos, hemos tenido el gusto de leer el cuaderno en que se hallan recopilados los distintos artículos publicados á consecuencia de la proyectada empresa de vapores entre esta Isla y las Canarias, bien que con la parte de sentimiento natural, como canarios, al ver entre aquellos artículos el que firman *Otros Isleños*. pues indudablemente, si ha sido leide por personas sin los bastantes conocimientos de la materia, tal vez se hayan dejado alucinar por sus erróneos cálculos y mal fundadas razones, y puedan haber formado distinta idea de los beneficios que esa empresa ha de producir á aquellas islas, y por lo mismo á los que en ella tomen parte.

No es estraño que nosotros deseemos ver planteado cuanto creamos pueda contribuir á sacar á nuestro pais de la postracion en que se halla, y por lo tanto, como nadie mejor que nosotros puede conocer ciertos particulares que se mencionan en el citado artículo, tanto por motivo de nuestra profesion quanto por habernos ocupado por mas de 20 años en conducir pasajeros de islas Canarias ya para las Antillas, ya para la América del Centro y la del Sur, nos vemos en el caso de suplicar á los Sres. Redactores del "Diario de la Marina", se sirvan dar publicidad á las siguientes reflexiones, que nos sugieren ciertas inverosimilitudes y errores que notamos en el comunicado en cuestion, mucho mas cuando entre ellos hay algunos que pertenecen á nuestra facultad; y aunque en parte los vemos combatidos y refutados con tino, sin embargo, nuestra práctica tanto en navegacion, ora en buques de vela, ora en buques de vapor de líneas españolas y extranjeras, quanto la que tenemos por tan largo número de años respecto á pasajeros canarios, y el conocimiento á la vez de todos los frutos que pueden embarcarse en nuestro pais, nos pro-

poreionan medios de poder hacerlo mas estensamente para mayor conocimiento del asunto. De manera que seguiremos el artículo de los *Otros* párrafo por párrafo, ocupándonos solo de aquellos que nos proponemos refutar.

Dicen que los buques de vapor “solo podrán esportar losas, pues la influencia del calórico en el pescado, papas, etc. reduciria esos efectos al estado de pudricion, haciéndose por consiguiente imposible su esportacion en otros buques que los de vela.”— A esto contestamos que si el vapor en proyecto ha de ser de construccion de clipper, su eslora nunca podrá bajar, para la marcha que se le pretende dar, de 150 á 160 pies ingleses á fin de que su (esplazamiento) capacidad pueda ser de 1000 toneladas, como se propone la Empresa, y como el buque ha de ser de hélice la colocacion de su máquina será sobre la cabeza de popa quedando mas de dos tercios de su eslora libre para el depósito de combustibles, aguada etc. etc.

Pues bien; si en un barco de vela que tiene un local tan reducido entre mamparos, en una bodega sin corriente de aire, con sus escotillas cerradas, que la reduce á una verdadera estufa, se conduce en buen estado pescado, papas, cebollas y otros efectos delicados, con la circunstancia ademas de permanecer en esa atmósfera 40 ó 50 dias. ¿es por ventura imposible que suceda lo mismo en un vapor donde estos renglones pueden colocarse á la distancia de 50 á 60 pies á lo menos del foco calórico, en una bodega que puede ventilarse por medio de mangueras de aire, y durante solo 12 ó cuando mas 14 dias de navegacion? Es claro que no, y mas bieu al contrario, porque esos mismos renglones están mas espuestos á perjudicarse en los buques de vela, por razon de su construccion y reducido tamaño relativamente á los de vapor; y si en estos tal sucediera se deberia únicamente á la mala estiva, ó á la mala calidad ó preparacion del efecto.—Esto es la verdad, que creemos sincéramente al alcance de todo el mundo.

Vamos ahora á la travesía: esta parte ds su artículo llama mucho la atencion, pues no nos queda duda de que en ella habrá tenido parte algun marino, pero ciertamente de muy escasos conocimientos de su arte. Juzgamos que al calcular la distancia de esta á Canarias en rumbo directo, olvidó el método trigonométrico para medirla sobre un plano, y debió ese señor tener presente, que hay mucha diferencia entre medir la distancia entre dos lugares que están en distinto paralelo, con un compás, á hacerlo por medio de triángulos resueltos por el método que hemos indicado.

Si lo hubiera hecho así en lugar de 4,500 millas le habrian resultado 3,960, con lo que hubiese ahorrado al vapor el tener que ir hasta el cabo Catoche, cuando menos, para completar la distancia que de tan buena gana se propuso.

Sentado esto, los vapores podrán hacer su travesía de islas Canarias á la Habana en 18 dias 8 horas estableciendo un andar uniforme de 9 millas por hora.—en 16 dias y 12 horas con el andar de 10—y en 13 dias 18 horas con el de 12 millas; andar el último muy posible con un buque cual el proyectado, y que podrá aun aumentar en ciertos casos en que se vea favorecido por las corrientes y vientos, que tan favorables son regularmente para la navegacion citada.

En lo que hace á su retorno, no podemos concebir en qué pueda fundamentarse para pretender que los vapores deban forzosamente subir á altas latitudes, para colocarse en la zona de los vientos del 4.º cuadrante y poder ganar al Este. Si esto es preciso con un buque de vapor ¿dónde están esas ventajas que él mismo reconoce?

El buque de vela si, tiene que hacerlo, como es sabido hasta del mas ignorante en la materia, y aquí están precisamente te los grandes inconvenientes para la navegacion, sobre todo en tiempo de invierno, por los fuertes temporales que entonces reinan del N. O., O. y S. O. en aquellas latitudes, que á veces ponen en muy inminente riesgo la suerte de los buques y pasajeros. Pero el vapor no necesita mas que franquearse del banco de Bahama y correr al Este por el paralelo de 28º 30', suficiente latitud para disminuir en longitud hasta llegar á las Canarias, con la circunstancia de que tendrá siempre vientos manejables, y haciendo uso del aparejo ahorrará mucho combustible. Cierto es que llegado al meridiano de los Terceras, ó antes, á veces, puede hallar los vientos del primer cuadrante. ¿Pero acaso estos vientos son obstáculo al buen éxito de la derrota? De ninguna manera, y como una prueba diremos al Sr. náutico, por si no lo supiese que á los vapores en la carrera de nuestras islas á Cádiz, donde reinan con bastante fuerza los vientos del N. E., no les es una dificultad para hacer sus viajes de remontada en 3 ó 4 dias, teniendo que llevar el viento á fil de roda. Los que hacen la navegacion á la América del Sur y que tocan en las Islas á su regreso para Europa ¿dejan por ventura de tropezar con los mismos inconvenientes? y sin embargo de esto nunca alteran su andar metódico de 7 á 8 millas por hora.

Tambien se deja ver el poco conocimiento que ese señor tiene de maquinaria, pues debe saber que todo vapor de 150 á 200 caballos al aguantarse á capa corrida bajo un fuerte tiempo jamas deja de ganar avante 2 ó 3 millas por hora; luego, si con vientos manejables solo ganase 4 como él dice, las citadas líneas no podrian hacer sus viajes desde Cabo Verde á Canarias, ó de estas á Cádiz, en 7 á 8 dias, por todo lo cual se desprende fácilmente que las dificultades que se alegan en el artículo con respecto á la navegacion por vapor, particularmente de re-

torno, son de todo punto infundadas, y que solo emanan del deseo de perjudicar la realizacion de la empresa proyectada.

En cuanto á los ingresos del vapor no nos toca verdaderamente á nosotros discutir este punto: además esto dependerá de la Empresa y creemos que está en su interes el conciliar todo lo que mas propenda á su mayor beneficio; sin embargo no dudamos que despues de establecida, si sus viajes se hacen con toda regularidad y observan el régimen de orden y aseo que es de costumbre en esta clase de buques, tendrá constantemente muchos pasajeros de venida y retorno, tanto por lo corto de los viajes como por la baratura de los precios: y no solo pasajeros de islas Canarias sino tambien de Cádiz, que siempre preferirian la línea Canaria por el ahorro de los pasajes y por lo mas breve de la navegacion, siendo directa de Canarias á esta. Esto lo decimos siguiendo absolutamente lo que indica el extracto del plan de la Empresa; pero conceptuamos que pueda ser mucho mas favorable todavía el resultado si el vapor tocase en Puerto-Rico, al menos en su viaje de retorno, porque es muy bien sabido que hasta ahora no pasa por esa Isla ninguna de las líneas establecidas, y nadie podrá dudar que se reunirian allí pasajeros quizás en gran número de todos los puntos de las Antillas y hasta de la América Central, ya para Canarias, ya para Cádiz, y hasta para Inglaterra, sin perjuicio en los últimos de los que de aquí mismo pudiese tomar, si la salida del vapor Canario pudiera conciliarse de tal suerte que llegara á Tenerife 4 ó 5 dias antes que los de la línea inglesa del Brasil; lo que se conseguiria saliendo de esta el dia despues que el vapor ingles de las Antillas, mucho mas cuando comunmente sucede que los pasajeros que pasan á Santomas á tomar los de Southampton, tienen que quedarse allí por no encontrar en ellos lugar. A su venida podria tocar tambien en la misma Isla siempre que para ello se reuniese un flete regular, lo que á veces podria suceder; de todas maneras la isla de Puerto-Rico gozaria de las conveniencias que le produciria esa comunicacion periódica desde esta Isla, aunque por lo pronto no fuese sino una vez cada dos meses.

Y no se crea que esto diera lugar á gran demora para la navegacion hasta Tenerife: el aumento seria de 26 horas próximamente, producido por la diferencia que habria entre tomar el Canal Viejo si se fuese á Puerto-Rico, ó el de Bahama si el viaje se hace derecho de esta á Canarias (1), además de que el vapor no tendria que hacer gastos, pues no fondearia, sino se

(1) Saliendo por el Canal Viejo habrá que ganar despues por rumbo oblicuo á Canarias, la diferencia en latitud de 9° 01' que podrá retardar la navegacion sobre 45 horas.

Saliendo por el Nuevo hay que contraer la diferencia de 5° 30', haciendo muy poco en longitud que hay que ganar despues al E. di-

aguantaria sobre la máquina con tal que fuese por 4 ó 6 horas, tanto de dia como de noche, para tomar pasajeros, carbon, etc. segun se hace en Santa Cruz de Tenerife con las líneas estrangeras que allí tocan. Aun hay mas: la navegacion vía de Puerto-Rico seria siempre mas segura, porque se haria en latitudes bajas y por lo mismo libre de los peligros que como todos saben se corren al desembocar el Canal Nuevo ó de Bahama, con los fuertes temporales que á veces se experimentan sobre Abacú; de modo que llamamos la atencion de la Empresa sobre este particular. que consideramos de suma importancia aun cuando hayamos oido decir que ya ella lo tiene así pensado.

No hablaremos de los gastos que puede ocasionar cada viaje, porque muy bien y bastante sobre el particular vemos escrito en la refutacion á esta parte del artículo, y cierto es que si los gastos fuesen cual esos Sres. suponen, no se habrian enriquecido muchos armadores que conocemos con buques solamente en la carrera de Canarias á Cuba.

No obstante, nos parece que los sueldos que fija la Empresa á los oficiales de sus buques, no son bastantes para todo el trabajo y responsabilidad que ha de exijírseles; y en lo que respecta al gasto de combustible segun lo que sobre ese punto creemos conocer, calculamos sea menos aun del que fija la misma Empresa. A nuestro entender, la cantidad de carbon que un buque de hélice de 200 caballos puede necesitar para 24 hocas es solo 12 toneladas, lo que ciertamente, si se une á la probabilidad de que sus viajes de retorno así como los de venida pueda en su mayor parte, por razon de los vientos favorables, como ya se ha dicho, hacerlos sin tener que emplear la máquina, el líquido producido anual de la Empresa ha de ser, con esta disminucion en lo principal de sus gastos, aun mas favorable del que ella misma se propone; no debiendo olvidarse que el pensamiento de la Empresa en hacer su buque con todo aparejo, lo hará mas marinero y ciertamente evitará las tristes consecuencias, que de otra manera pudieran resultarle por cualquiera accidente de la máquina.

De modo, que resumiendo segun nuestro juicio y lo que prácticamente conocemos de buques de vapor, y de nuestras mismas islas, y por lo que hemos leido sobre la Empresa, resulta que establecida que sea será de grande utilidad y comodidad para los pasajeros tanto de Cádiz y Canarias para esta, cuanto para los que vayan de retorno, incluso en estos los de Inglaterra.

Que lo será lo mismo para los efectos que de allí se espor-

rectamente, y se necesitarán de 26 á 30 horas; por lo que creemos que la diferencia de una á otra derrota solo seria 20 horas próximamente, á las que si agregamos 6 de demora en puerto tendremos las 26 horas indicadas.

ten para esta, y mucho mas para algunos como los que tan acertadamente entre otros mas nombra la Empresa, que no es posible vengan en buques de vela.

Que las islas ganarán no solo por la comunicacion entre ellas y esta, sino por el vapor que tendrá en Canarias durante el viaje redondo del vapor principal, punto de suma importancia para aquel pais, como todo canario sabe:

Que del mismo modo ganarán los accionistas, pues es indudable que el comercio de Islas, por mas que los *Otros* se esfuerzen en decir que consiste solo en *velillos*, puede proporcionar con facilidad mensualmente suficiente carga y pasajeros así de venida como de retorno, ademas de lo que ciertamente utilizarán si el vapor toca en Puerto-Rico: así es que deseamos sinceramente que el gobierno de S. M. se sirva conceder el establecimiento de la Empresa, pues creemos que es el único medio que pueda hacer prosperar á nuestro pais; y no aspiramos á otra cosa en verdad, aunque pese á los Sres. *Otros* y no tengan la "satisfaccion inmensa de impedirlo."

Habana 19 de diciembre de 1855.—*Dos Capitanes,*

Efectivamente, la Empresa habia pensado con alguna anterioridad á la publicacion del artículo que precede, variar el itinerario de la navegacion de sus vapores haciéndolos tocar en Puerto-Rico, particularmente en los viages de retorno, porque despues de calcular que la diferencia en la navegacion respecto de hacerla directamente entre las islas Canarias y esta, es de poca consideracion, conoció ademas, que proporcionaria mas comodidad y seguridad á los pasajeros en razon de evitar de esa manera los peligros que se correrian á veces al desembocar el Canal Nuevo, especialmente en tiempo de invierno.

Igualmente calculó las mayores utilidades que sin duda alguna reportaria por ello la Empresa—pues como hasta ahora no hay ninguna línea que pase por Puerto-Rico de ida para Europa, por lo costoso que para cualquiera seria su recalada, solo es dable hacerla á la de Canarias, tanto porque en esas islas rinde sus viajes, cuanto porque puede combinar su salida de la Habana de manera, que esté en Santa Cruz con algunos dias de anticipacion á la llegada de los vapores de la línea inglesa del Brasil, ó de otras que en distintas épocas del mes tocan en aquel puerto para seguir al continente.

Y finalmente, tuvo en cuenta que ninguna otra empresa que no sea la Canaria, tendrá tocando en Puerto-Rico, tantos pasajeros para Europa (prescindiendo de los de Canarias), por razon de la baratura de sus pasajes, que será tambien motivo pa-

ra que no se le presente allí concurrencia alguna y pueda tenerse la mayor seguridad de los buenos resultados que constantemente se promete.

Así es, que el primer vapor de la línea Canaria saldrá de la Habana para San Juan de Puerto-Rico, despues que el ingles de las Antillas, á fin de dar así tiempo á los pasajeros que se queden en Santomas, para que puedan pasar á aquella Isla á tomar el vapor para Santa Cruz de Tenerife, donde llegará 4 ó 5 dias antes que el del Brasil—esto sin perjuicio de los que desde luego podrán ir desde la Habana y los que habrán en Puerto-Rico, tanto de allí como de otros puntos. El vapor estará 4 ó 6 horas sobre la máquina fuera del puerto, ó entrará si se le conceden las mismas exenciones que á los demas que tocan en esa Isla.

¿Que ventaja no será para los españoles y canarios que tengan que pasar de Puerto-Rico á Europa ó á las Islas la recalcada del vapor Canario. cuando hasta ahora no les ha sido ni es posible hacerlo mas que en buques de vela, la mayor parte pequeños, con la incomodidad y riesgos consiguientes á sus largas navegaciones, pagando pasajes sumamente caros y lo que es mas solo en ciertos meses del año; cuando tambien los que se embarquen en la estacion del verano en el vapor, pueden evitar ir hasta Vigo á hacer las cuarentenas, pues que estas las pasarán en Canarias y tomar despues los buques correos que de allí salen para Cádiz?—Debe esperarse pues, que la Empresa encuentre en Puerto-Rico la proteccion á que se hace acreedora, y que el comercio y particulares contribuyan con acciones á su mas pronta realizacion.

Por todo lo dicho, la navegacion del primer vapor de la línea Canaria, en combinacion con el de la del Brasil que toca en Santa Cruz de Tenerife en los primeros dias de cada mes y el vapor pequeño de la misma Empresa Canaria que seguirá á Cádiz para llevar los pasajeros y carga ligera del principal, y traer los que en este deban pasar á América, se ha calculado del modo siguiente.

Vapor principal de la línea Canaria

Sale de la Habana el 12 del mes—llega á P.-Rico del 16 al 17, llega á Santa Cruz del 29 al 30—queda en Santa Cruz 10 á 12 dias segun el mes.

Sale de Santa Cruz para Canaria el 10 por la noche un dia en Canaria.

Sale de Canaria para la Palma el 11 por la noche un dia en la Palma.

Sale de La Palma para la Habana el 12 por la noche

Está 12 á 14 dias en Islas.

Sale de la Palma el 12 del mes—llega á Puerto-Rico del

22 al 23—llega á la Habana del 27 al 28—Está 14 á 16 dias en la Habana segun el mes.

Vapor entre Islas y Cádiz de la misma línea Canaria.

Sale de Santa Cruz el 29 ó 30—llega á Cádiz el 4 ó 5. Retorna á Santa Cruz el 9 ó 10. Está en Cádiz el tiempo necesario para tomar carbon y víveres frescos.

Hay tambien mensualmente dos correos de vela entre Cádiz y Canarias y viceversa.

Vapores ingleses de la línea del Brasil.

Salen de Southampton el 8 del mes--llegan á Santa Cruz el 18 ó 19.--Retornan á Santa Cruz el 4 ó 5 para Southampton.

Ademas hay otras líneas que tocan allí á su vuelta para Liverpool etc. etc.

Vapor entre islas y Cádiz, que navegará entre las islas Canarias durante los 50 dias que emplea el vapor principal en su viaje redondo de Santa Cruz á la Habana.

Hará tres viajes del modo siguiente:

Primer viaje—sale de Santa Cruz para Canaria en la noche del 11. Segundo viaje la del 27. Tercer viaje la del 13.

De Canaria para Lanzarote en la noche del 13. Segundo viaje la del 29. Tercer viaje la del 15.

De Lanzarote para La Palma en la noche del 15. Segundo viaje la del 1^o Tercer viaje la del 17.

De La Palma para Santa Cruz en la noche del 17. Segundo viaje la del 3. Tercer viaje la del 19.

De Santa Cruz para Canaria en la noche del 19. Segundo viaje la del 5. Tercer viaje la del 21.

De Canaria para Lanzarote en la noche del 21. Segundo viaje la del 7. Tercer viaje la del 23.

De Lanzarote para La Palma en la noche del 23. Segundo viaje la del 9. Tercer viaje la del 25.

De La Palma pra Santa Cruz en la noche del 25. Segundo viaje la del 11. Tercer viaje la del 27.

Estando en Santa Cruz en la mañana del 28 para aguardar el vapor principal y seguir á Cádiz el 29 ó 30 en que aquel debe llegar de la Habana. De mauera que el vapor pequeño, en sus viaje entre Islas permanecerá 2 dias en cada una para descargar y cargar—empleando las noches para pasar de una á otra, con la circunstancia de que las travesías en que favorezcan los vientos reinantes del N. E. se harán sin la máquina y solo con el aparejo.

Habana diciembre 29 de 1855.—*La Empresa.*

NOTA.—Lo demas referente á otros particulares de la Empresa se vé en el cuaderno impreso con fecha 16 de noviembre próximo pasado por *Varios isleños.*