

NA: 325218

R.: 56.725



IN VERITATE
LIBERTAS

UNIVERSIDAD SAN PABLO CEU
BIBLIOTECA
GIL MUNILLA

359 (460) "1831"⁸⁹

7. Mutuanti

Cádiz Agosto 1921

GM/384

Marina de guerra - España - S, 19

GM/384

ESTADO GENERAL

DE LA

REAL ARMADA.

AÑO DE 1831.



MADRID EN LA IMPRENTA REAL.

INTRODUCCION

AL ESTADO GENERAL DE LA REAL ARMADA

PARA EL AÑO DE 1831.

Asi como se ha hecho en los Estados de los años anteriores, se da aqui una noticia de las órdenes generales y determinaciones que durante el año de 1830 se han expedido para gobierno de la Armada en todos sus ramos, y de los trabajos adelantados ó preparados para arreglo ó mejoras del servicio en la parte militar, marinera, facultativa y económica de la Marina Real en materias que merecen tenerse presentes.

PRIMERA PARTE.

§. I.

Presupuestos y consignaciones de Marina.

No habiendo permitido las estrecheces del Erario aumentar la consignacion de Marina á mayor suma para el año próximo anterior de 1830, que la de cuarenta millones que se le asignaron en 1.º de Mayo de 1828, la cual ha continuado hasta ahora, no obstante que su presupuesto para 1829 subia á la suma de 53.223,922 rs., reducido en la parte personal y

material á lo mas preciso, ha sido de toda necesidad buscar en las economías, hasta donde fuese posible, el nivel de los gastos con la cantidad consignada, mientras que mejoradas las circunstancias del Erario en cuanto á productos, por consecuencia de las sábias medidas que el Gobierno de S. M. va adoptando de dia en dia, pueda la Marina contar con algunos mas recursos con que ir fomentando este brazo tan interesante como necesario del Estado.

Con el expresado fin la Junta superior del gobierno de la Armada ha hecho un escrupuloso y muy detenido exámen de los presupuestos que se formaron para el año de 1830, y ha propuesto cuanto ha creido conveniente sobre los ahorros que prudentemente pueden hacerse; al mismo tiempo que tambien ha dado su dictámen acerca de los trece puntos que igualmente se sometieron á su exámen por Real orden de 28 de Setiembre de 1829. (Introduccion al Estado general de la Armada de 1830, páginas desde la 13 á la 16.)

Estos dos expedientes, que concurren unidamente al objeto de proporcionar los ahorros que fuesen dables, despues de instruidos con los muchos antecedentes que exige su naturaleza para proceder con la madurez y tino que tanto importa en estas materias, estan próximos á su terminacion definitiva, y sin perjuicio de ella ya se hallan resueltos algunos de los puntos que se contenian en ellos, segun se dirá en su lugar. Pero como desde que el Rey nuestro Señor fue

reintegrado en la debida plenitud de sus soberanos derechos no ha cesado la Marina de hacer reformas y economías en sus gastos, reduciendo estos á lo estrictamente necesario, no pueden ya ser de grande importancia los ahorros que todavia sea dable ejecutar.

§. II.

Cuerpo general de Oficialidad de la Armada.

Estando abolidas las graduaciones en el cuerpo general de la Armada, segun Real orden de 12 de Mayo de 1828, y pareciendo conveniente que no se entiendan comprendidos en esta medida los Capitanes de Puerto, respecto á que se consideran como Oficiales retirados, ha tenido á bien S. M. mandar por Real orden de 22 de Abril último, con el fin de que en casos particulares puedan ser premiados los servicios de los Capitanes de Puerto, que dichas graduaciones subsistan para la expresada clase, ya que no pueden optar á ascensos como la demas Oficialidad de las carreras activa y pasiva.

§. III.

Cuerpo de Ministerio de Marina.

Como la fijacion definitiva del número y clases que deba componer este Cuerpo depende necesaria-

mente del estado en que hayan de quedar por último todos los establecimientos de la Armada despues de resuelto el expediente de reformas y arreglos en que se está entendiendo, segun queda dicho en el párrafo de presupuestos, pág. 3 y 4 , luego que esto se haya evacuado, tendrá seguidamente su lugar el reglamento y arreglo del expresado Cuerpo.

Se continúa entretanto trabajando en la formacion de la ordenanza del mismo Cuerpo, de que se hizo indicacion á la pág. 45 de la Introduccion al Estado general de la Armada de 1829, adelantando cuanto es posible en esta obra necesaria é importante.

Como fuese ya conveniente y de toda necesidad que se estableciese el método mas claro, sencillo y justificado de presentar la Marina sus cuentas anuales al Tribunal de la Contaduría mayor del reino, se formó una detallada instruccion del modo de verificarlo, que vista por el mismo Tribunal, y de conformidad con el Ministerio de Hacienda, se dignó aprobarla S. M. en Real orden de 26 de Diciembre de 1829; sus artículos son los siguientes:

Art. 1.º „ Para que pueda producirse la cuenta general que ha de dar la Marina anualmente al Tribunal mayor de Cuentas, cuidará el Intendente general de que el Pagador general, el del Departamento de Cádiz y los de los Apostaderos de Ferrol y Cartagena, los Contadores de las provincias y demas que manejan caudales, rindan las suyas mensualmente sin permitir descuidos ni demoras.

Art. 2.º Para que se proceda en todos los puntos con la uniformidad que conviene, se sujetarán á las reglas que van á continuacion de esta Instruccion, bajo cuyo método se principiaron á dar desde 1.º de Enero de 1830, siguiendo las anteriores hasta fin de Diciembre de 1829 el sistema observado hasta ahora.

Art. 3.º Recibidas que sean estas cuentas las pasará el Intendente general á la Intervencion para su examen y demas formalidades.

Art. 4.º Al paso que se vayan recibiendo las cuentas de caudales de todos los puntos de Marina, se examinarán en la Intervencion general, exponiendo esta de resultas al Intendente general los reparos que se encuentren para su aclaracion definitiva.

Art. 5.º Se facilitarán al Interventor general por cuantos entiendan en la cuenta y razon de Marina y manejen caudales de ella, las noticias que pidiese sobre materias propias de sus atribuciones.

Art. 6.º De todas las cantidades producidas por ventas, auxilios ú otros motivos que se reciban en el Departamento, Apostaderos ú otros puntos, remitirán al Intendente general los Gefes de Real Hacienda de ellos las cartas de pago que se expidieren para que obren sus efectos en la Intervencion general, quedando en aquellas Contadurías principales, ademas de las anotaciones respectivas, copias de las mismas cartas de pago.

Art. 7.º Formada por la Intervencion la cuenta general anual se pasará por el Intendente general para

su examen y liquidacion al Tribunal de la Contaduría mayor; y si resultasen algunos reparos en ella, los satisfará la Intervencion segun corresponda; pero cuando se halle arreglada se expedirá por dicho Tribunal el debido finiquito y solvencia al Interventor general, y este dará entonces el suyo á cada uno de los interesados en las cuentas parciales con el V.º B.º del Intendente general.

Art. 8.º Este Gefe dará parte á S. M. de la fecha en que remita dicha cuenta al Tribunal mayor con un extracto de ella, y ademas acompañará una demostracion formada por la Intervencion general de los caudales presupuestos para cada punto, y su total: las cantidades recibidas en cuenta: las diferencias que resulten: las sumas invertidas y las cantidades que quedaren, manifestando si estan ó no cubiertas todas las atenciones.

Reglas que han de observarse para el cumplimiento de la precedente Real Instruccion aprobadas tambien por S. M.

Intervencion general

1.ª Se llevará cuenta general á cada uno de los cuerpos, clases y atenciones de Marina, segun la numeracion de presupuesto que le está señalada, cargando en ella los resultados parciales de cada cuenta, que han de reunirse en la Intervencion general

para su exámen, comprobacion y demas efectos.

2.^a A principios de cada año se cerrarán las cuentas del anterior para redactar la general que ha de remitirse al Tribunal mayor de ellas con sus justificantes, que son las cuentas documentadas en los términos que se prevendrá, y que han de rendir mensualmente cuantos manejan caudales de Real Hacienda de Marina.

3.^a Los libramientos ó recaudos de data que se extiendan á consecuencia de órdenes del Intendente general, expresarán el número del presupuesto á que pertenezcan los pagos, y si fuese de cantidades en grande á individuos sujetos á rendir cuentas, se manifestará el objeto de la entrega, y órdenes que la originan.

4.^a Con los mismos requisitos y demostracion de presupuestos se extenderán las relaciones ó nóminas que han de preceder á los pagos por Habilitado, á fin de que sus cuentas se ordenen y rindan con la correspondiente separacion de cuerpos, clases y atenciones.

Pagaduría general.

5.^a Ordenará sus cuentas expresando las cantidades de cargo en dos diferentes columnas ó casillas de la derecha: la primera será para expresar el caudal de entrada por salida, y los cargos que resulten por efecto de negociacion de libranzas: la segunda comprenderá los cargos en efectivo y libranzas por

cuenta del presupuesto general; y los totales de estas sumas compondrán el verdadero cargo. Las partidas de data las colocará en iguales columnas ó casillas, poniendo en la primera las de entrada por salida que no tengan señalado presupuesto, y datas de las libranzas negociadas, y en la segunda los pagos en efectivo y libranzas, recaudos de data entrada por salida, y todos los que sean con sujecion á presupuestos.

6.^a En dichas cuentas dividirá las datas en dos partes: en la primera constarán los fondos librados en grande al Departamento y otros puntos, y las datas de entrada por salida; y en la segunda los pagos practicados en esta capital, y las datas de entrada por salida, con sujecion á presupuestos en los términos prevenidos en la regla anterior, demostrándose al fin la suma de las dos partes, su comparacion con el cargo, y la existencia para el mes siguiente.

7.^a Si hubiese en una cuenta dos ó mas recaudos de data de un mismo presupuesto, se formará carpeta que los contenga, expresando en ella las fechas, cantidades de cada recaudo, y la suma total de ellos.

8.^a En los primeros quince días del mes remitirá la cuenta del anterior al Intendente general fechada con el día último de cada uno, para ser examinada y comprobada oportunamente por la Intervencion general, y que obren los demas efectos correspondientes, expidiéndose por ella despues de examinada un Resguardo interino, hasta que solventada la cuenta.

general anual por el Tribunal mayor de ellas, se le de el finiquito formal.

Contadurías principales.

9.^a Las cartas de pago y pólizas de Generales y Gefes continuarán en la forma establecida por el artículo 35, tratado 6.^o, título 4.^o de la Ordenanza general.

10.^a Los demas libramientos para pagos por mano de Habilitado, y todos los sueltos que ocurran durante el mes, serán en virtud de póliza, de las cuales al fin de él se formarán relaciones de partidas con el número del presupuesto asignado á cada cuerpo ó ramo, á fin de reducir los recaudos de data que correspondan á los que han de acompañar las polizas originales por las que se hicieron los pagos.

11.^a A los recaudos de data entrada por salida por pagos hechos por las Tesorerías de Rentas á individuos de Marina, se les asignará el número del presupuesto que les pertenezca, y se documentarán con los recibos originales, quedando la Contaduría principal con relacion expresiva de ellos.

12.^a Los recaudos de data por pagos hechos en tabla y mano propia, tanto en tierra como á bordo de los buques, se justificarán con la relacion original por la que se haya hecho el pagamento, autorizada con arreglo á ordenanza; y como esta relacion abrazará varios números de presupuestos, tendrá su colo-

cacion en el primer número que comprenda; haciéndose en los otros recaudos procedentes del mismo pago la advertencia correspondiente.

13.^a Los pagos de jornales á la Maestranza se verificarán precisamente por relaciones individuales que deducirán las Contadurías principales de las certificaciones mensuales de abono de ellos, en las cuales se harán las prevenciones convenientes en resguardo de la Real Hacienda; y los recaudos de data pertenecientes á tales pagos se documentarán con la misma relacion original, autorizada segun ordenanza; teniéndose presente lo prevenido en la regla anterior sobre su colocacion.

14.^a En los recaudos de data á favor de los Pagadores por libramientos de cantidades determinadas sin sujecion á presupuestos á cargo de sugetos que deben rendir cuentas de su importe, se manifestará el objeto de la entrega y orden que la origine.

15.^a Debiendo tener ordenadas y corrientes sus cuentas mensuales precisamente dentro de los primeros quince dias del siguiente todos los Contadores de provincia, comisionados y demas individuos que manejen caudales de marina para darles el giro correspondiente, luego que las reciban los Contadores principales las examinarán y comprobarán, y atestarán al pie con el competente certificado de estar arregladas y formados los cargos resultantes; remitiéndolas originales con todos sus justificantes el Intendente ó Ministros principales al Intendente general á los efectos prevenidos.

16.^a Igualmente formarán las Contadurías principales y se remesarán mensualmente al propio Intendente general, por conducto de el del Departamento y Ministros principales de Apostadero, relacion certificada de los cargos por menor que resultan en el mes anterior á los Pagadores del Departamento y Apostaderos, sujetos á rendir directamente cuentas á la Intervencion general.

Pagadores de Departamento y Apostaderos.

17.^a Todas cuantas cartas de pago expidan los Pagadores de Marina por caudal perteneciente al presupuesto general anual, ya sean de entregas en efectivo y libranzas, ó bien de entrada por salida por pagos hechos por Tesorerías extrañas del ramo, serán á favor del Pagador general, expresándose en ellas todas las circunstancias que demuestren fechas y sujetos de quienes se reciben los caudales, é individuos á quienes se hizo el pago.

18.^a Ordenarán sus cuentas mensualmente bajo el método prevenido en las reglas del Pagador general, asimilándolas en un todo á cuanto alli se manda, y las dirigirán precisamente en los primeros quince dias del siguiente mes por conducto del Intendente ó Ministro principal, al Intendente general para que tengan su paradero en la Intervencion general á los efectos convenientes.

Contadores de provincia y comisiones.

19.^a Los Contadores de Provincias de Marina y Comisionados de ella extenderán los documentos de sus datas ordinarias con la separacion de presupuestos mandada observar sin englobar en uno mismo pagos de diferentes atenciones.

20.^a De los documentos de pagos extraordinarios que se hagan dentro del mes formarán al fin de él carpetas de reunion de cada presupuesto, en la que expresándose por cabeza el número que le corresponda y las fechas de cada documento, se traiga su importe á una suma total al frente.

21.^a Ordenarán sus cuentas mensuales por el mismo método que se establece para el Pagador general, ciñéndose precisamente en sus anotaciones y expediciones de documentos al orden de presupuestos y demas que queda prevenido; y les dará giro precisamente, no excediendo del dia 8 del mes siguiente, al Intendente ó Ministro principal á que corresponda.

Contadores de buques.

22.^a Si ocurriese que los Contadores de los buques hubiesen de distribuir algunos caudales que se pongan á su cargo, ceñirán sus cuentas precisamente al sistema que queda establecido para cuantos manejan intereses de Marina, remitiéndolas el Intendente

ó Ministro principal á que pertenezca para el giro correspondiente, y que ocupen su lugar en la cuenta general anual.”

§. IV.

Médico-Cirujanos.

Por consecuencia de que en Real orden de 12 de Octubre de 1829 se concedió á los individuos de este Cuerpo la gracia de uniformarlos en honores y preeminencias á los del Ejército, segun lo prevenido en el reglamento de 2 de Junio de dicho año, determinó S. M. que al intento se formase proyecto de otro para Marina, ó bien que se adicionase á la ordenanza del Colegio de Medicina y Cirugía de 1791 establecido en la plaza de Cádiz. Sobre estos antecedentes se resolvió que la Junta escolástica del citado Colegio redactase la referida ordenanza, como en efecto lo verificó; y examinada que fue por la Real Junta superior del gobierno de la Armada, y dado su dictámen, se halla pendiente de la resolucion de S. M.

SEGUNDA PARTE.

§. V.

Servicio de los buques de guerra.

Segun se anunció en la Introduccion del Estado de la Armada del año último, pág. 18, no ha que-

dado en descubierto ninguna atencion. Cruceros constantes en las costas del Océano y Mediterráneo; convoyes repetidos para distintos puntos de ellas, y frecuentes comisiones en servicio de diferentes ramos del Estado, se han desempeñado como podia apetecerse con solo los bergantines *Realista*, *Guadalete*, *Manzanares*, *Jacinta*, *Diligente*, y las goletas *Mahonesa* y *Nueva María*. Todos estos buques, por su continuo ejercicio, han tenido necesidad de reparaciones y habilitaciones repetidas, á las que se ha acudido con prontitud y esmero para lograr, como se ha verificado, su constante ocupacion en beneficio de la navegacion de cabotage, y del buen éxito de las expediciones de ultramar, protegiéndolas en los puntos de recalada. Dicha fuerza marítima ha sido, pues, suficiente para cubrir todos los objetos del servicio, y por esta razon se ha mantenido en el Ferrol en estado de desarmo la fragata *Perla*, aunque completamente pertrechada y pronta para cualquiera comision en el momento que se hubiese dado la orden para ello. Hubiera sido ventajoso el entretenimiento de este y otros buques, ademas de los expresados, para ejercitar en cruceros y operaciones de mar á la Oficialidad y marinería que no está empleada; pero no ha dejado por otra parte de ser de mucha utilidad este sistema económico, seguido igualmente con el navío *Soberano*, que aunque desarmado se halla listo en el Ferrol, asi como tambien estan desarmados en Cádiz la corbeta *Diana* y bergantin *Jason*; pues que aplicado el in-

dicado ahorro de armamento á la manutencion de las diferentes clases de individuos de la Armada de sueldos constantes, ha contribuido mucho á la mejora que actualmente se experimenta en los pagos, que aunque no es tanta que pueda igualarse á los demas ramos del Estado porque no lo permite la escasa consignacion de Marina, es sin embargo tal como no se ha experimentado de mas de veinte años á esta parte.

Hasta este punto han podido economizarse los gastos que no son de absoluta y perentoria necesidad; pero sin perder de vista al mismo tiempo otros servicios de la mayor entidad. Tales han sido el envío del navío *Héroe* de 80 cañones á la Habana escoltando un convoy de tropas, y el de la fragata *Casilda*, ya que la fragata *Iberia* por su malísimo estado y consiguiente costosa reparacion ha sido preciso que se proceda á su desguace, sacando de sus efectos alguna ventaja. Y finalmente, la salida del bergantin *Relámpago*, de 22 cañones, para las islas Filipinas, convoyando tambien otra expedicion de tropas, y con objeto de que se emplee, si fuese necesario, en aquellos mares mientras se concluye la fragata de 44 cañones que se construye en el arsenal de Cavite.

Ademas de los servicios mencionados se ha sostenido en el puerto de Mahon durante las operaciones de la Francia contra la plaza de Argel una division de buques al mando del Capitan de navío D. Josef Morales de los Rios, especialmente encargado de observar en las embarcaciones de diferentes potencias que

con tal motivo se reunieron en dicho puerto, todo lo que con conocida ventaja pueda ser aplicable á los bajeles de la Marina Real, y de acudir al mismo tiempo, segun las instrucciones que se le comunicaron, á las atenciones que se ofreciesen.

Tambien el bergantin *Guadiana* se ha ocupado en la costa de Galicia en algunas comisiones que han ocurrido; y por esta causa no se han concluido con la prontitud que hubiera sido de desear los trabajos de rectificar la situacion de los bajos de las rias de Galicia, á que estaba destinado. Mas en el dia puede ya decirse que está evacuada esta importante comision, encargada al Capitan de navío D. Antonio Doral, cuyo Oficial ha remitido á la Direccion del Depósito hidrográfico los datos necesarios para enmendar las cartas marítimas, como interesa al bien de los navegantes.

§. VI.

Carena de buques.

Se está carenando en el Apostadero de la Habana la fragata *Lealtad*, de 50 cañones, y muy en breve, segun el adelanto en que se hallaba esta obra, quedará enteramente concluida.

Para que los buques menores no padezcan en la operacion que de continuo se ofrece de dar á la quilla, y que se verifiquen sus obras de fondos con mas prontitud y economía, se ha procedido á la repara-

cion del tercer dique del arsenal de Cádiz como á propósito para fragatas y otros buques menores, quedando los otros dos, que estan listos, para navíos. No es indiferente el gasto que esto ocasiona; pero no ha debido omitirse atendiendo á las ventajas indicadas.

Finalmente, el navío *Guerrero*, que en su última navegacion padeció bastante en su casco y arboladura, ocupará uno de aquellos luego que se concluya el desguace de la *Iberia*, ó se verifique la extraccion del navío *Algeciras*, de que se está tratando, atendido el costo á que asciende su carena, y se reparará con toda prontitud para que regrese á la Habana si fuese conveniente.

§. VII.

Arsenales.

Vencidas con todo empeño y diligencia las dificultades que entorpecian la total extraccion del casco del navío *San Juan Bautista* del sitio en que se hallaba sumergido en los caños del arsenal de la Carraca, se logró al fin que en la plena mar del dia 7 de Julio de 1830 tuviese cumplido efecto aquella empresa, colocando el resto del casco levantado de su antigua cama de fango sobre el macho de una grada para desguazarlo; quedando así el sitio que ocupaba desembarazado de este inconveniente para poder emprender, cuando haya medios bastantes para ello, la

construccion de una machina de firme en tierra para arbolar y desarbolar los buques, segun está indicado en la página 60 del Estado general de la Armada de 1829.

Por fallecimiento del Capitan de navío de la Real Armada D. José del Solar, encargado con el Comisario ordenador graduado D. Ciriaco Patero de la redaccion de la ordenanza de arsenales, como se dijo en la pág. 46 del Estado general de la Armada de 1829, tuvo á bien nombrar S. M. para reemplazarlo en esta comision al Capitan de navío tambien D. Timoteo O-Scalan, y á esta fecha estan ya trabajados los dos primeros tratados de la ordenanza, continuándose con la posible actividad en el resto de esta obra importante.

§. VIII.

Montes.

La comision de que trata el párrafo III de la Introduccion al Estado general de la Armada de 1830, despues de examinadas la porcion de leyes, órdenes y reglamentos expedidos en este asunto, y sobre todo de manifestar las causas impulsivas en su concepto de la decadencia y aniquilamiento de los montes de España, cuyo ramo puede y debe ser con el tiempo una de las principales fuentes de la riqueza nacional, presentó las bases para la formacion de una nueva orde-

nanza general que juzga pueden adoptarse á fin de remediar aquel grave mal, y que en lo sucesivo se establezca mejor régimen para el aumento y conservación de los montes de España é islas adyacentes. Examinadas las referidas bases por la Junta superior del gobierno de la Armada, y con su dictámen, se han pasado con los antecedentes al Ministerio de Hacienda para que de acuerdo con este de Marina se consulte á S. M. la resolución conveniente.

§. IX.

Real Observatorio astronómico.

Llegados ya de Lóndres el anteojo meridiano y el péndulo de que se dió noticia en las páginas 7 y 8 de la Introduccion del Estado de la Armada de 1829, y resuelta por S. M. la obra que ha de ejecutarse en el edificio para su montura y para la del círculo mural que el mismo artista debe entregar en el mes de Setiembre próximo venidero, se ha principiado dicha obra, y probablemente quedará concluida con la anticipacion necesaria á la llegada del referido círculo mural.

Entre tanto los astrónomos nombrados se ocupan en practicar cuantas observaciones son realizables con los instrumentos antiguos que en la actualidad manejan, presentando al Ministerio el estado mensual correspondiente, y los calculadores continúan constante-

mente sus tareas, hallándose ya impreso el Almanaque náutico para el año de 1832.

Por otra parte el reglamento que ha de gobernar el establecimiento acaba de recibir la aprobacion de S. M., y empezará á observarse en todas sus partes luego que se hallen montados los tres instrumentos magistrales.

§. X.

Depósito hidrográfico.

En este establecimiento se han concluido algunas tareas relativas á su instituto, y se continúa en otras que mejorarán las publicadas en años anteriores con las rectificaciones que producen las nuevas noticias que constantemente se reciben. Su Director D. Martin Fernandez de Navarrete, en medio de las demas atenciones que le ocupan, continúa ordenando el cuarto tomo de viages y descubrimientos de los españoles; y uno de los astrónomos del Observatorio, D. Francisco de Hoyos, está encargado de redactar un derrotero de la India oriental, que será de suma utilidad á nuestro comercio y navegacion mercantil en aquella parte del mundo.

§. XI.

Obras de muelles y puertos.

La Real Junta superior del gobierno de la Ar-

mada, á cuyo archivo se ha trasladado todo lo que correspondia á la de Direccion general, refundida en ella, entiende y se ocupa, entre otras cosas importantes, en la revision del expediente que trata de asegurar el buen éxito de estas empresas; y no tardará en presentar á S. M. el resultado de sus discusiones sobre la materia.

§. XII.

Diccionario de marina.

La impresion de esta obra, cuya redaccion se indicó en la pág. 77 de la Introduccion al Estado general de la Armada de 1828, se concluyó totalmente el dia 20 de Noviembre próximo anterior; y desde luego se procedió á la de tres vocabularios marítimos (francés, inglés é italiano) que por separado cada uno, y con las respectivas correspondencias españolas, ha de llevar al fin. Esta última parte se halla igualmente concluida, y muy pronto verá la luz pública una obra que tantos esfuerzos ha costado, y que se debe á la decidida proteccion que S. M. dispensa á todas las de igual utilidad.

§. XIII.

DISPOSICIONES PARTICULARES.

Creacion de la Junta superior del gobierno de la Armada.

El gobierno de la Marina militar, ademas del mando y régimen interior de los cuerpos, comprende varios objetos principales, como son: 1.º La direccion facultativa en lo personal y material. 2.º La administracion económica y contabilidad de todos sus gastos. 3.º Las materias judiciales en lo contencioso y criminal. Y 4.º Lo relativo á la pesca, navegacion y demas industrias de mar; conservacion de los arbolados que proporcionan maderas útiles para la construccion; fomento de las matrículas de la marinería, y demas negocios ó establecimientos que tienen inmediata relacion con la Marina.

Todos estos elementos de la fuerza naval deben naturalmente concentrarse en la Secretaría de Estado y del Despacho de Marina, á fin de que se presenten con la necesaria instruccion á la superior deliberacion de S. M., haciendo que las determinaciones de su soberana voluntad tengan el puntual y debido cumplimiento. Este es el orden propio del Gobierno verdaderamente monárquico, tanto en lo perteneciente á la Marina como respectivamente en los demas cuerpos ó dependencias del Estado.

Pero un Ministro, por vasta que fuese la extension de sus conocimientos, dificilmente alcanzaria á poseer la completa instruccion que requiere cada una de las partes que abraza el conjunto del negociado puesto á su cargo; y aun supuesta tan rara capacidad, tampoco tendria todo el tiempo necesario para meditar y examinar menudamente cada uno de los asuntos de que haya de dar cuenta á S. M. El que tuviese unas ideas ó nociones generales acerca de los diversos objetos comprendidos en la division que queda indicada, podria á lo mas discernir atinadamente sobre la variedad de asuntos que lleguen á sus manos cuando ya estos hubiesen recibido la instruccion y preparacion que convenga darles; y esto es cuanto pudiera exigirse del hombre mas idóneo. De aqui resulta pues evidentemente demostrada la necesidad que tiene el Ministerio de Marina de un cuerpo auxiliar sabio y juicioso, á quien esté sometido el especial encargo de analizar, de instruir y de ilustrar en sus informes aquellos negocios sobre que fuere consultado, y de proponer asimismo espontáneamente todo cuanto considerase ser útil y ventajoso para la mayor prosperidad y buen servicio de la Real Armada. El sistema que en esta parte se ha seguido en España ha tenido diversas alteraciones desde que se publicaron las ordenanzas generales de 1748. Segun ellas el Director general de la Armada, ademas de las grandes facultades y prerogativas declaradas á su alta dignidad, debia ser tambien el consultor del Ministerio y el promotor de to-

das las mejoras y adelantamientos de la Marina. Mas por la ordenanza de arsenales de 1776 la autoridad, hasta entonces única superior del Director general, quedó notablemente deprimida, y alterado asimismo el sistema de unidad de mando en la Armada, como era consiguiente á la novedad de crearse en ella otras dos autoridades rivales y respectivamente exclusivas en los negocios de su jurisdiccion, á saber: la del Inspector general de arsenales, y la del Ingeniero general, cada uno de los cuales se entendia directamente con la superioridad en las materias de su incumbencia. Desde el año de 1796 varió en parte este orden de cosas, y fue en algun modo restablecido el superior mando é intervencion del Director general en todos los asuntos del gobierno de la Armada. Posteriormente se refundieron las facultades y autoridad de este gefe en el Generalísimo de mar y tierra, y mas adelante en el Almirante. Habiendo cesado este, se restableció, aunque por breve tiempo, la Direccion general de la Armada; se nombró luego un nuevo Almirantazgo; por su falta renació otra vez la Direccion; volvió á crearse otro Almirantazgo en la fatal época; acabó este con la llamada constitucion política, y fue repuesta la Direccion general en su ejercicio, en el cual continúa. Sin disputar ahora las ventajas que puede ofrecer un Consejo de Almirantazgo bien constituido, en quien se reuna el conjunto de luces necesarias para dirigir con acierto los diversos ramos de la Marina, no deja de llamar la atencion la poca subsis-

tencia que ha tenido entre nosotros semejante establecimiento; y prescindiendo tambien de las verdaderas causas de que esto haya podido provenir, no debe olvidarse un hecho cierto, y es que los gastos que ocasionaba este cuerpo eran muy crecidos, y de consiguiente poco compatibles con la severa economía á que nos obliga en la actualidad la penuria del Real Erario. Esta notable circunstancia ha inducido pues á discutir si seria dable conciliar por otro medio las ventajas sin los inconvenientes de un Consejo de Almirantazgo sobre el pie de los anteriores.

Por decontado, como las materias de justicia están radicadas en el Supremo Consejo de Guerra y Marina, nada parece que debe innovarse en esta parte, porque seria aumentar sin necesidad los gastos, y causar en el orden establecido trastornos que deben siempre evitarse, cuando motivos muy poderosos no los hacen indispensables. Asi que, no habiendo que tratar de la formacion de un nuevo tribunal marítimo con toda la secuela de oficinas y empleados que le es aneja, solo ha sido necesario ocuparse de la reunion de un cierto número de personas versadas en las distintas materias del servicio naval, y que unan á su experiencia la ilustracion y buen juicio que pide el don de Consejo, de cuyos generales conocimientos se sirva el Ministerio para asegurar con su dictámen, en cuanto fuese dable, el acierto de las disposiciones que hubiere de proponer á S. M. De este modo se ahorra el aparato y los gastos que trae consigo un

Consejo de Almirantazgo, segun repetidamente lo ha acreditado la experiencia, logrando lo útil sin lo oneroso.

Sentados estos principios es de creer que para llenar el objeto propuesto, baste la creacion de una Junta Superior meramente consultiva, compuesta de uno ó dos Gefes de Escuadra, uno ó dos Brigadieres y dos ó tres Capitanes de navío. Debiendo ademas ser miembros natos de ella el Mayor general de la Armada, el Intendente general de Marina, el Interventor general de la misma y el Director del Depósito Hidrográfico, y presidida por el Director general de la Armada. Por tanto su número debe estar entre nueve y doce individuos, segun las circunstancias, variando tambien el de las clases conforme á ellas; porque no conviene sujetar un cuerpo semejante á un preciso y determinado número de individuos y de graduaciones; basta indicar los términos menor y mayor para que sobre este dato se haga el arreglo que dicte la prudencia, con excepcion de algun caso particular que no haga ejemplar. Lo que importa sobre todo, es que esta Junta se componga de hombres ilustrados y útiles para el caso, porque sin esto todo plan quedaria ilusorio en sus efectos. Mas á fin de que ella pueda llenar debidamente su objeto, es asimismo indispensable que esten bien demarcados los límites de sus atribuciones; de tal modo, que los individuos que la compongan procedan con pleno conocimiento de sus deberes en el desempeño de su encargo, y no tengan

motivo ni disculpa con que eludir la responsabilidad de su honor y conciencia en que los constituya el destino. La Marina española no ha conocido hasta ahora una institucion de esta especie, pues que la Junta de asistencia de la Direccion general de la Armada de que tratan sus ordenanzas, ha sido siempre una cosa insignificante. Componíase de tres ó cuatro Oficiales generales ó particulares nombrados á propuesta del Director para tratar de diversas materias, siendo únicamente de este la decision. En los Departamentos y aun en Escuadras debian tambien nombrarse otras Juntas semejantes, pero que faltas de apoyo y representacion propia, nada suponian ni podia por consiguiente esperarse de sus vocales el esfuerzo necesario para sostener sus opiniones, si asi fuese menester, contra las ideas del gefe de quien dependian, y al que á título de subordinacion militar habian de complacer sumisamente. No es pues esto de lo que se ha tratado: al contrario, para consolidar un establecimiento de la naturaleza del propuesto, ha sido preciso montarlo bajo un pie muy diferente, elevando á la nueva Junta á ser la consultora inmediata del Gobierno dependiente solo del Ministerio, sin que su Presidente tenga mas autoridad de la que naturalmente le corresponde para el buen orden de las discusiones, ni mas que un voto como otro cualquiera en los acuerdos, sujeto á la decision de la pluralidad. Cimentado así este cuerpo principal de la Armada, tiene en sí mismo la consideracion y el respeto que la importancia de sus

funciones requiere, y sobre todo la libertad y la energía que necesita en sus deliberaciones.

Explicado ya el pensamiento sobre la creacion de la nueva Junta superior del gobierno de la Armada, solo resta añadir que con ella son ya innecesarias todas las que se llaman de asistencia de la Direccion, sin que esto se oponga en manera alguna á que los gefes que tengan mandos en tierra y mar, usen de la facultad propia y natural de convocar á los subalternos de su mayor confianza para consultar con ellos las resoluciones mas convenientes. Bajo de estos principios tuvo ú bien S. M. aprobar en Real orden de 29 de Enero último el reglamento siguiente:

Art. 1.º „La Real Junta superior del gobierno de la Armada no tendrá ningun mando, voz ni autoridad propia. Dependerá única é inmediatamente de la Secretaría de Estado y del Despacho de Marina, como que su objeto no ha de ser otro que el de auxiliar al Ministro con sus luces; y ceñida á su instituto, solo se ocupará de informar con verdad, rectitud y pureza sobre lo que de orden de S. M. se le previniese. Pero tendrá ademas la facultad de proponer por sí lo que, estimulada de su zelo, considerase muy importante en favor del Real servicio, ó para remedio de perjudiciales abusos, ó para mejoras y reformas notoriamente ventajosas; á cuyo fin cualquiera de los vocales estará autorizado para excitar la atencion de la Junta.

Art. 2.º El Director general de la Armada será

el Presidente de la Junta. Serán tambien vocales natos de ella por razon de sus empleos el Mayor general, el Intendente general, el Interventor general, y el Director del Depósito hidrográfico, á los cuales se aumentarán uno ó dos Gefes de Escuadra, uno ó dos Brigadieres, dos ó tres Capitanes de Navío, un Secretario, un segundo Secretario, y los demas empleados que á juicio de la misma Junta fuesen absolutamente precisos.

Art. 3.º Aunque el número y clasificacion de los vocales de la Junta no deba en lo regular disminuirse ni exceder del prefijado en el artículo antecedente, podrá haber ocasiones en que las circunstancias particulares de alguna otra persona inclinen el ánimo de S. M. á su nombramiento, bien sea en calidad de vocal supernumerario, ó bien en lugar de otro de las clases expresadas sin aumento del número.

Art. 4.º Los Gefes de Escuadra ocuparán el lugar preferente, segun la antigüedad del respectivo nombramiento para el destino, y todos los demas guardarán entre sí este mismo orden.

Art. 5.º La Junta se reunirá precisamente tres dias á la semana en la sala de sus sesiones (ó en la casa del Presidente, mientras no hubiere otro local designado al efecto) en los dias y horas que él estableciere con Real aprobacion. La discusion de los negocios se decidirá á pluralidad de votos, y los vocales que no se conformasen con ella, darán el suyo por separado para que conste en el acta, ó se acompañe á

ella original, si asi fuere la voluntad del votante; quedando al arbitrio de la Junta el rebatir ó no los votos particulares. El que en el discurso de la votacion mudare tal vez su modo de pensar podrá reformar su voto como le parezca.

Art. 6.º Con el fin de asegurar mas sus opiniones, dando mayor instruccion á las materias, estará facultada la Junta para pedir, por medio de su Presidente, las noticias é informes que crea convenientes; y si alguna vez quisiere oír de viva voz á otras personas de fuera de ella que se hallasen en Madrid, podrá tambien convocarlas, pero sin que tengan voto.

Art. 7.º Para facilitar la inteligencia de los negocios de que diere cuenta, deberá el Secretario formar un breve extracto ó resumen de cada expediente, dando una ligera idea de su contenido, antecedentes que tenga, y su estado al presentarlo á la deliberacion de la Junta; contestando tambien á las dudas ó preguntas que, para su mayor aclaracion, ocurrieren á los vocales.

Art. 8.º El Secretario formará el acta de lo tratado y acordado en cada sesion, expresando los votos particulares cuando los hubiere. Estas actas, rubricadas por todos los vocales que hubieren asistido á la Junta, despues de leidas en las sesiones inmediatas, las remitirá el presidente al señor Secretario del Despacho de Marina; pero en los negocios urgentes se rubricarán las actas luego de extendidas, sin esperar al dia de sesion ordinaria.

Art. 9.º Si algun vocal juzgase que en la redaccion del acta hubiese falta de exactitud en razon á lo acordado ó á lo expuesto en particular , podrá excusar el rubricarla hasta que se aclare la duda ó corrija la falta , ó bien lo hará con la correspondiente protesta.

Art. 10. Las resoluciones de S. M. se comunicarán por el Secretario del Despacho de Marina al Presidente de la Junta , para que , leidas en ella , se enteren todos sus individuos , y se anoten por el Secretario á continuacion de los respectivas acuerdos en que deben constar.

Art. 11. Cuando las materias sobre que haya de tratarse pidan de suyo una previa instruccion de antecedentes , se comisionarán uno ó mas vocales para su examen , ó bien lo ejecutarán todos alternativamente en la sala de estudio , donde tendrán á su disposicion el expediente , á fin de que , exponiendo luego cada uno en particular su dictámen de palabra ó por escrito , se ventile el asunto , cuando llegue el caso , con la debida ilustracion , y se acuerde con toda madurez lo que pareciese mas acertado. Y siempre que en negocios de mucha gravedad pareciese á la Junta conveniente dar mas tiempo para meditarlo , lo diferirá para el dia que señale.

Art. 12. Para que la Junta pueda formar acuerdo será menester , por lo menos , la asistencia de seis vocales y el Presidente , ó quien deba hacer sus veces ; y en las materias administrativas y de cuenta y razon , será tambien indispensable , para formar acuer-

do, que concurra el Intendente general ó el Interventor general.

Art. 13. Si el señor Secretario del Despacho de Marina asistiese á la Junta, deberá presidirla; pero sin voto; y en los casos en que el Director de la Armada no pudiese concurrir á las sesiones, hará sus veces el vocal que le siga. El que tuviere causa legítima para no asistir, lo avisará de oficio al Secretario, manifestando el motivo.

Art. 14. En las votaciones se guardará el orden generalmente establecido, es decir, que empezarán desde el mas moderno, siguiendo hasta el Presidente, que votará el último; pero ningun negocio se pondrá á votacion hasta que se haya conferenciado acerca de él lo necesario para su esclarecimiento. Si hubiere unanimidad de pareceres, la votacion será excusada, haciéndose constar en el acta esta circunstancia.

Art. 15. El que no tuviere que añadir en su voto ninguna especie, circunstancia ni particularidad digna de aprecio sobre lo que ya fuere dicho, se reducirá á manifestar su conformidad en breves palabras, omitiendo exornaciones ó repeticiones molestas, ó manifestará su opinion si fuere contraria á lo votado, extendiéndola por escrito, cuando quisiere hacerlo, con arreglo á lo dicho en el artículo 5º.

Art. 16. En la primera sesion de cada mes presentará el Secretario una relacion de los expedientes que se hubieren despachado en el anterior, con expresion de los que conste haber sido resueltos por la su-

perioridad. Igualmente presentará una noticia de los que hubiere por evacuar, á fin de que en el mismo acto señale la Junta el orden de preferencia en que deba irse dando cuenta de ellos, atendida su naturaleza ó urgencia que requieran. Esta noticia habrá de tenerse siempre á la vista, para que todos los individuos de la Junta sepan ya desde el principio las materias de que se deba tratar en la sesion del dia, segun lo permita el tiempo.

Art. 17. La duracion de las sesiones será la que dicte la prudencia, y exija la calidad y la acumulacion de los negocios; y siendo estos muchos, el Presidente citará para una ó mas Juntas extraordinarias, segun lo requieran las circunstancias, dando de ello cuenta á la superioridad.

Art. 18. Los vocales de la Junta no gozarán por su destino ningun aumento de sueldo ni de gratificacion particular; pero se considerará este como un servicio de preferente mérito, que será oportunamente atendido para las ventajas de su carrera ú otro premio proporcionado á las circunstancias de los sugetos.

Art. 19. El destino de los vocales de la Junta superior, no siendo por razon de sus empleos, no tendrá tiempo determinado, quedando al arbitrio de S. M. el removerlos cuando fuere de su real agrado, sin que esto suponga demérito por parte de los individuos, ni tampoco cause agravio á sus personas.

Art. 20. Ningun individuo de la Junta podrá ausentarse de Madrid sin Real licencia, solicitada por

el Presidente, á quien se comunicará por la via reservada de Marina la resolucion de S. M.

Art. 21. El Secretario del Despacho de Marina, obtenida la competente autorizacion de S. M., podrá valerse de los individuos de la Junta para algunas comisiones extraordinarias, ostensibles ó reservadas fuera de la corte, en que juzgue conveniente emplearlos temporalmente con objetos de utilidad para el Real servicio.

Art. 22. Ningun abono particular se hará á los comisionados por razon de estos viages mas que el de los gastos regulares causados en ellos, segun la cuenta que deberán presentar al efecto.

Art. 23. Para que la Junta no carezca de las noticias interesantes sobre hechos y ocurrencias de mar, ni de la instruccion que le es indispensable acerca de los nuevos inventos y adelantamientos de la ciencia naval en sus diversas ramificaciones, se costearán por el Ministerio uno ó dos periódicos nacionales y extranjeros de los que mejor puedan llenar esta idea. Del mismo modo solicitará la Junta, cuando lo estimare conveniente, que se la provea de aquellas obras de principal importancia que se publicasen sobre tales materias dentro y fuera de España.

Art. 24. El Secretario llevará con la debida exactitud y claridad el libro ó libros de actas, que se renovarán cada año, quedando los anteriores firmados por él y por el vocal mas moderno de la Junta. Cuidará asimismo del buen arreglo y conservacion de los

papeles y de los libros del archivo, como obligacion propia de su empleo.

Art. 25. Se dispondrá un sitio proporcionado y decoroso donde se establezcan la sala de Juntas, la Secretaría, una pieza independiente donde los vocales puedan á su comodidad estudiar los expedientes, tomar noticias, y formar apuntes relativos á las materias de que tengan que ocuparse; y finalmente el archivo con las demas dependencias que se consideren indispensables. En la casa de la Junta se pondrá una competente guardia de la Brigada Real de Marina.

Art. 26. Por ningun motivo permitirá la Junta que se extraiga expediente ni libro alguno de la Secretaría y Archivo, siendo responsable de ello el Secretario; pero los vocales de la Junta podrán en las horas regulares reconocer en el cuarto de estudio los que necesiten para su instruccion, á cuyo fin habrá siempre papel y tintero. Estos mismos auxilios se facilitarán á los vocales, aun en horas extraordinarias, cuando lo requieran las circunstancias y la Junta misma lo acordare.

Art. 27. Para ocurrir á los gastos indispensables de la Junta y su Secretaría, se fijará una cantidad mensual proporcionada al objeto, la cual se librará puntualmente por la pagaduría general de Marina á favor del Secretario de aquella.

Art. 28. La distribucion de estas cantidades corresponderá al mismo Secretario en los pagos ordinarios y conocidos; mas en los gastos que esten fuera de

este caso, deberá proceder siempre con anuencia del Presidente y de la Junta, dando cuenta á la via reservada de Marina para noticia de S. M.

Art. 29. Cuando hubiere motivo justo para algun gasto á que no alcance la consignacion mensual ordinaria, lo hará presente la Junta al Secretario del Despacho de Marina para la soberana resolucion de S. M.

Art. 30. Las cuentas mensuales de los gastos de la Junta y Secretaría se formalizarán en la manera correspondiente, y seguirán el mismo orden que se observa con las de las otras dependencias principales de Marina establecidas en la corte."

Las crecidas obligaciones de las cajas de la Habana no permiten ya atender debidamente al sostenimiento de todas las fuerzas navales que se han ido reuniendo en aquel Apostadero de Marina, para acudir segun lo exigiesen las circunstancias, á contrarestar las fuerzas marítimas enemigas, tanto en los mares de las islas Antillas como en el Seno mejicano, y otras operaciones de suma importancia. Por esta razon se vió obligada la Junta superior de autoridades de la isla de Cuba á determinar el envio á la Península de los navíos *Guerrero* y *Soberano*, quedando en disminuir progresivamente el número de buques de aquella marina á medida que hubiese ocasion de hacerlo. Mas como la experiencia ha acreditado que la conservacion de tan preciosa isla y la de Puerto-Rico consiste en gran parte en el sostenimiento de una fuerza de mar

respetable á proporcion de la que puedan preparar los Gobiernos disidentes, ha tenido á bien S. M., fijando su soberana consideracion en lo interesante de este objeto, dictar nuevas reformas en el sistema que se seguia en dicho Apostadero para conseguir la manutencion de los buques que son allí precisos. Con tal fin, despues del mas detenido examen en la materia, y previos los informes convenientes para su ilustracion, se comunicó al Comandante general de Marina de la Habana en 29 de Agosto último la Real orden siguiente:

„ Excmo. Señor: Decidido el Rey nuestro Señor á que se mantengan en ese Apostadero de Marina las fuerzas navales que son indispensables para la conservacion de las islas de Cuba y Puerto-Rico; y convenido al mismo tiempo, segun lo expuesto por la Junta de autoridades superiores de esa isla, de que en la actualidad no es posible tal sostenimiento sin la adopcion de medidas económicas que desde luego obren directamente en la disminucion de los gastos de la Marina, tuvo á bien S. M. mandar que la Junta superior del gobierno de la Armada, con presencia del arreglo hecho en 2 de Mayo de 1825, y examinando detenidamente las indicaciones que para el logro de tan importante objeto se le remitieron por este Ministerio de mi cargo acompañadas á Real orden de 19 del mes último, propusiese lo que conceptuase mas conveniente al mejor Real servicio. Y habiéndolo verificado con la extension que corresponde á un asunto

de tanto interés, se ha servido resolver S. M. que se observe lo siguiente:

1.º Que las fuerzas navales del Apostadero de la Habana se limiten por ahora á un navío de línea, tres fragatas, y los demas buques menores que existen hoy ó puedan ser necesarios para la debida proteccion del comercio.

2.º Que ademas se mantenga ahí en estado de desarmo, con solo la mitad de la marinería y la cuarta parte de la tropa, otro navío con todos sus efectos prontos para habilitarse sin demora alguna en caso necesario; pero entendiéndose esto en el caso de que la Junta de autoridades considere que esas cajas podrán sobrellevar este aumento de gasto.

3.º Que una de las fragatas, ó en su defecto la corbeta *Cautiva*, se empleen en proporcionar convoyes desde la Habana á España, prefiriendo siempre el buque que necesitase obras de mayor consideracion; en cuyo caso habrá de traer á bordo el caudal preciso para todos los gastos hasta su regreso, debiendo dirigirse á Cádiz, la Coruña ó Ferrol, segun lo proporcionen las estaciones y los vientos.

4.º Que los sueldos de la Oficialidad, tropa, marinería y demas individuos de la Armada destinados en la Habana ó cualquiera otro punto de las islas de Cuba y Puerto Rico se reduzcan desde ahora á vellon y medio, es decir, peso sencillo por escudo de diez reales, practicándose lo mismo con las gratificaciones.

5.º Que se lleve á efecto, en cuanto no se opon-

ga ó sea conciliable con los puntos de esta resolucion, el reglamento de 2 de Mayo de 1825; á cuyo fin el Sr. Director general de la Armada deberá pasar una relacion nominal de los Gefes, Oficiales y demas individuos de su jurisdiccion que hayan de quedar en el Apostadero, practicando lo mismo por su parte el Intendente general; en la inteligencia de que todo aquel que al mes de recibida la orden no estuviese ya embarcado para España, no deberá abonársele el sueldo, bajo la responsabilidad del Ministro Contador de bajeles, y de V. E. si contribuyese á ello.

6.º Que la insignia de V. E. se arbole en cualquiera de los buques armados que hubiese en el puerto; ó en el navío desarmado que se indica en el número 2.º, quedando excluido el que se denomina buque de *depósito*, si no tuviere alguna otra útil aplicacion, y pasando su gente á los buques armados.

7.º Que se evite la salida de los buques á la mar no mediando motivos suficientes de conveniencia y conocida ventaja del servicio público.

8.º Que debiendo en las circunstancias actuales omitirse todo gasto superfluo, no se haga obra alguna en los buques del Apostadero que no sea muy necesaria, y arreglada por supuesto á las Reales órdenes que rijan en el particular, y á la práctica de nuestros arsenales.

9.º Que en un caso extraordinario en que fuere urgente la habilitacion del navío desarmado, ó bien aumentarlo hasta el completo de reglamento, se eche

mano de la marinería matriculada, ó de la de los buques mercantes por el momento, y aun de los terrestres en último apuro; no excediendo sin embargo la proporcion del 10 por 100 que señala el art. 6.º de dicho reglamento de 2 de Mayo de 1825, que deberá observarse puntualmente.

10. Que se forme inmediatamente un presupuesto de gastos para fijar los que causen las fuerzas navales del Apostadero de la Habana, y se determine la asignacion del caudal consiguiente.

11. Que despues de establecida dicha consignacion con arreglo al presupuesto, cese ya como innecesaria la Junta mixta de Comercio y Marina; correspondiendo la distribucion, formacion de contratas y demas del orden administrativo y económico á los Gefes de Marina y á la Junta del Apostadero, segun la ordenanza y práctica de los arsenales de España.

12. Que se trate en el Consejo de señores Ministros si con aplicacion á los gastos de Marina podrá establecerse un moderado impuesto ó derecho de convoy que se exija de los buques mercantes á la ida ó vuelta de las islas de Cuba y Puerto-Rico, atendiendo á la disminucion de gastos que este auxilio proporciona á los dueños y cargadores, ya por el menor precio de los seguros, que es consiguiente, ya tambien por los menores preparativos de defensa que tienen que hacer.

13. Finalmente, que V. E. informe si considera útil el pensamiento de hacer un dique en ese puer-

to; qué local ó parage seria el mas adecuado para este objeto; á cuánto pudiera ascender su gasto; qué auxilios de la Península se necesitarian para esta importante obra, con todo lo demas que se le ofrezca y parezca. Y como que ya en otro tiempo del Ministerio del Sr. D. Antonio Valdés se trató de lo mismo, dé noticia de todos los antecedentes que se encontrasen en esa Comandancia general, ó pueda adquirir por otros medios. De Real orden lo comunico á V. E. para su inteligencia y fines de su cumplimiento.”

Siguiendo los mismos principios de economía se dignó S. M. mandar por Real orden de 13 de Junio de 1830, que quedase derogada en el Apostadero de la Habana la gratificacion establecida por regla general en 3 de Noviembre de 1798, en favor de los individuos que necesitasen tomar baños ó hacer uso de aguas minerales para la curacion de sus dolencias; así como ya estaba anulada esta gracia en la Península por Real orden de 17 de Setiembre de 1829, en consideracion á ser bastante gravosa y á que solia hacerse abuso de ella, no obstante todas las precauciones establecidas para evitarlo.

Tambien se mandó por real orden de 14 de Marzo de 1830, que los individuos de Marina de todas clases destinados en las islas Canarias, los cuales estaban en posesion de gozar sus sueldos á doble vellon como en América, quedasen reducidos al sueldo sencillo de Europa, que es el que disfruta allí tambien el Ejército.

Por otra Real orden de 12 de Noviembre de 1830, resolvió S. M. que las gratificaciones de ochenta y setenta reales diarios señaladas respectivamente por la Real instruccion de 26 de Mayo de 1805, al primero y segundo de los comisionados que saliesen de los Departamentos al cobro y conduccion de caudales de consignacion de Marina, quedasen reducidas á solos cincuenta reales para el primer comisionado y á cuarenta para el segundo cuando lo hubiese.

Con el fin de evitar las continuas dudas y consultas que frecuentemente se hacian sobre la forma de verificar los pagamentos generales á los buques armados y marinería de depósito de los arsenales, se dignó S. M. mandar en Real orden de 12 de Setiembre de 1830, que se observase para tales casos la Instruccion contenida en los artículos siguientes:

Art. 1.º Los pagamentos generales á las dotaciones de los buques armados se entenderán solamente para los individuos que existan embarcados en ellos al tiempo de ejecutarlos, y tengan vencido en los mismos buques ó en destino anterior el mes ó meses que se satisfagan; todo conforme á lo prevenido en Real orden de 4 de Julio de 1829.

Art. 2.º En este concepto al que solo tenga un mes ó dias de vencimiento no excederá de este tiempo lo que se le libre, aunque el pagamento general sea de dos ó mas meses.

Art. 3.º El descuento de asignaciones y hospita-

lidades no se hará sino cuando el mes ó meses que se paguen sean posteriores á la fecha del establecimiento de aquella , ó pertenezcan al mismo en que se causaron las estancias.

Art. 4.º En los pagamentos que S. M. determina en general para los buques armados , se entenderá tambien comprendida , sin necesidad de nueva expresa prevencion , la marinería de Depósito de los tres arsenales.

Art. 5.º Cuando S. M. tenga á bien determinar algun socorro de pagas á las dotaciones de los buques armados , en que deben comprenderse tambien los Depósitos de marinería de los arsenales , se prevendrá al Intendente general para que pida las noticias convenientes , y forme el presupuesto del caudal que se necesita para cada buque y atencion , segun las existencias del dia , para que remitido á la superioridad con las aclaraciones convenientes , pueda determinarse con todo conocimiento el número de pagas que hayan de librarse.

Art. 6.º Para que se observe la debida igualdad en los pagos , cuando en algun buque haya individuos mas atrasados que los demas , ó á quienes se deban mas meses que los correspondientes al pagamento que se manda hacer , se cuidará de expresarlos nominalmente en el presupuesto que previene el artículo anterior.

Art. 7.º Los pagamentos de la marinería de los Depósitos se han de entender con respecto solamente

al número de individuos que pertenezca al de cada arsenal, según la Real orden de 26 de Febrero de 1829.

Art. 8.º La marinería desembarcada por cumplida ó inutilizada, será licenciada antes de tercero día, para no gravar el presupuesto con las raciones y sueldos que entre tanto causarían en los Depósitos.

Art. 9.º Los alcances que tenga la marinería licenciada, ó que en adelante se licenciase, se irán satisfaciendo por la Pagaduría del Departamento ó Apostadero respectivo, á medida que lo permitan las existencias.

Art. 10.º Verificado cada pagameuto, y sin la menor demora, se remitirá á la Intendencia general una nota de lo que haya importado en cada buque ó depósito, por clases, número de individuos y cantidades pagadas.

Art. 11.º Si del caudal librado para estos pagos hubiese algun remanente, se tendrá en depósito en la respectiva Pagaduría, sin darle otra aplicación, para que la Intendencia general pueda contar con él en las distribuciones ó remesas mensuales, ó para alguna atención urgente que entre tanto pueda ocurrir ó disponga S. M.

ESTADO GENERAL DE LA REAL ARMADA.

AÑO DE 1831.

EL REY NUESTRO SEÑOR.

*SECRETARIA DE ESTADO Y DEL DESPACHO
UNIVERSAL DE MARINA.*

Secretario.

El Excmo. Sr. D. Luis María de Salazar, Conde de Salazar, Consejero de Estado, Caballero Gran Cruz de las Reales Ordenes de Carlos III, de la Americana de Isabel la Católica, de la de San Genaro de Nápoles y de la Legion de Honor de Francia, y condecorado con la Flor de Lis.

Señores oficiales.

1. D. Antonio Campuzano, Consejero honorario en el Supremo de la Guerra, Caballero pensionado de la Real y distinguida Orden de Carlos III, de la Militar de S. Hermenegildo y Comendador de la Legion de Honor de Francia.
2. D. Santiago Josef Patero, Caballero pensionado de la Real y distinguida Orden de Carlos III, Comendador de la de Isabel la Católica y Oficial de la Legion de Honor de Francia.
3. D. Antonio Daban, Caballero pensionado de la Real y distinguida Orden de Carlos III y de las Militares de S. Fernando, S. Hermenegildo y Cristo de Portugal.

4. D. Joaquin Blanco Maldonado, Caballero pensionado de la Real y distinguida Orden de Carlos III, Comendador de la Real Americana de Isabel la Católica, condecorado con la Cruz de Marina laureada, y de la Legion de Honor de Francia.
5. D. Pedro de Palacio, Caballero de la Real y distinguida Orden de Carlos III, con Cruz y Placa en la Militar de S. Hermenegildo.
6. D. Josef Perez Navarro, Caballero de la Real y distinguida Orden de Carlos III, y condecorado con la Cruz de Marina laureada.
6. D. Manuel del Castillo, Caballero de la Real y Militar Orden de S. Hermenegildo, Supernumerario.*
- D. Paulo Calvo, Supernumerario.
- D. Francisco Encina, Archivero con sueldo y antigüedad de Oficial de Secretaría, condecorado con la Flor de Lis de Francia.
- D. Evaristo Zorrilla de Velasco, Oficial primero del Archivo, con honores, sueldo y opcion de Archivero, Secretario de S. M.
- D. Ventura Ocio, Oficial segundo del Archivo.
- D. Martin de Trigueros, idem tercero.

REAL JUNTA SUPERIOR DEL GOBIERNO DE LA ARMADA.

El Excmo Sr. Conde del Venadito, como Director general de la Real Armada, Presidente.

El Sr. D. Martin Fernandez Navarrete, Consejero de Guerra jubilado, como Director del Depósito hidrográfico.

El Excmo. Sr. D. Josef Sartorio, Gefe de escuadra.

El Excmo. Sr. D. Diego Butron, idem.

El Sr. D. Agustin de Perales, Consejero de Guerra, como Intendente general de Marina.

El Excmo. Sr. D. Francisco Ciscar, Gefe de escuadra.

El Sr. D. Miguel Moreno, Secretario del Rey nuestro Señor con ejercicio de decretos.

* Los seis primeros Oficiales son Secretarios de S. M. con ejercicio decretos.

El Sr. D. Ramon Ortiz Otañez, Brigadier de la Real Armada.

El Sr. D. Alejo Gutierrez de Rubalcava, idem, como Mayor general de la Real Armada.

El Sr. D. Francisco Javier Ulloa, Brigadier de la Real Armada.

El Sr. D. Alonso de la Riva, Capitan de navío.

El Sr. D. Pedro Hurtado de Corcuera, idem.

El Sr. D. Benigno Ródenas, Comisario Ordenador de Marina graduado, como Interventor general de Marina.

Secretarios.

1. El Capitan de navío D. Francisco de la Llave.

2. El de fragata D. Miguel Roldan.

ESTADO MAYOR DE LA ARMADA.

Director general.

El Excmo. Sr. D. Juan Ruiz de Apodaca, Conde del Venadito.

Mayor general de la Armada.

El Brigadier D. Alejo Gutierrez de Rubalcava.

Ayudantes Secretarios de la Direccion general.

1. El Capitan de Fragata D. Antonio Fernandez Cavada.

2. El Teniente de Navío D. Josef Alcon.

2. El Capitan de Fragata D. Antonio Gonzalez Madroño.

Ayudantes de la Mayoría general.

1. El Capitan de Fragata D. Alvaro Rodriguez de Cela.

2. El Teniente de Navío D. Ramon Saravia y Angelér.

El Capitan de Fragata graduado y retirado D. Manuel Rodriguez Garcia, Agregado.

*Asesor general de Marina y del Juzgado
de la Direccion general.*

El Consejero de Guerra D. Francisco Quevedo y Bueno, Caballero pensionado en la distinguida Real Orden Española de Cárlos III.

Escribano.

D. Alfonso Lopez Gijon.

DEPENDENCIAS GENERALES
de Real Hacienda de Marina en la Corte.

Intendencia general de Marina.

El Sr. D. Agustin Perales, Consejero de Guerra, Intendente General.

El Comisario Ordenador graduado de Marina D. Francisco Obregon, Secretario.

Intervencion general de Marina.

El Comisario Ordenador D. Benigno Ródenas, Interventor general.

Pagaduría general de Marina.

El Comisario Ordenador de Marina graduado D. Ciriaco Patero, Pagador general.

ESTADOS MAYORES
del Departamento y Apostaderos.

CADIZ.

Comandante general.

El Excmo Sr. D. Josef Quevedo.

Mayor general.

El Brigadier D. Juan María Osorno.

Ayudantes Secretarios de la Comandancia general.

Primero, el Capitan de Fragata D. Francisco Ristori.
 Segundo, el Teniente de Navío retirado D. Santiago de Palacio.

Ayudantes de la Mayoría general del Departamento.

1. El Capitan de Fragata D. Guillermo Aubarede.
2. El Teniente de Navío D. Manuel Croquer.

APOSTADERO DEL FERROL.

Comandante general.

El Brigadier D. Roque Guruceta.

Mayor general.

El Capitan de Fragata D. Ignacio Reguera.

Ayudante Secretario de la Comandancia general.

El Teniente de Navío D. Josef Angel Zorrilla.

Ayudantes de la Mayoría general del Apostadero.

1. El Teniente de Navío D. Ramon Lopez Llanos.
2. El

APOSTADERO DE CARTAGENA.

Comandante general interino.

El Excmo. Sr. D. Antonio Vacaro.

Mayor general.

El Capitan de Fragata D. Josef María Buitrago.

Ayudante Secretario de la Comandancia general.

El Teniente de Navío D. Felix Agosto.

Ayudantes de la Mayoría general del Apostadero.

1. El Teniente de Navío D. Eduardo Briant.

2. El

APOSTADERO DE LA HABANA.*Comandante general.*

El Gefe de Escuadra D. Angel Laborde y Navarro.

Segundo Comandante.

El Brigadier D. Juan Bautista Topete.

Mayor de Ordenes.

El Capitan de Fragata D. Francisco Garnica.

Secretario de la Comandancia general.

El Teniente de Navío D. Rafael Ruiz Apodaca.

JUNTAS.

Se establecieron en 1772 para entender en todos los asuntos económicos relativos á la construccion, carenas y acopios de los Arsenales de Marina.

EN CADIZ.*Presidente.*

El Comandante general del Departamento.

Vocales.

El Intendente D. Josef Gutierrez de Rubalcava.

El Mayor general del Departamento D. Juan María Osorno.

El Comandante general del Arsenal D. Joaquin María Peri.

El Contador Principal D. Manuel Ezquerra.

El primer Constructor D. Josef Echegaray.

Secretario.

El primer Ayudante Secretario de la Comandancia general D. Francisco Ristori.

EN FERROL.

Presidente.

El Comandante general del Apostadero.

Vocales.

El Intendente D. Diego de la Vega, ausente.

El Contador principal del Apostadero D. Salvador de Otero.

El Mayor general del Apostadero D. Ignacio Reguera.

El Comandante del Arsenal D. Agustín Bocalan.

El primer Constructor D. Pablo Amado, ausente.

Secretario.

El Ayudante Secretario de la Comandancia general del Apostadero D. Josef Angel Zorrilla.

EN CARTAGENA.

Presidente.

El Comandante general interino del Apostadero.

Vocales.

El Ministro principal D. Francisco Garriga.

El Comandante del Arsenal D. Torcuato Piedrola.

El Mayor general del Apostadero D. Josef María Buitrago.

El Contador principal interino D. Josef María Romero.

El segundo Constructor D. Josef Antonio Albaladejo.

Secretario.

El Ayudante Secretario de la Comandancia general del Apostadero.

EN LA HABANA.

Presidente.

El Comandante general del Apostadero.

Vocales.

El segundo Comandante D. Juan Bautista Topete.

El Encargado del Arsenal D. Rafael Ruiz de Apodaca.

El Ministro Contador de Bajeles D. Esteban Sanchez Martin.

El primer Constructor supernumerario D. Gaspar del Villar.

Secretario.

El Ayudante Secretario de la Comandancia general D.

CUERPO GENERAL

DE LA REAL ARMADA.



Se divide en servicio activo de mar y tierra, y pasivo de tierra. El primero consta de un Capitan general, Director general; cinco Tenientes Generales; ocho Gefes de escuadra, once Brigadieres; diez y ocho Capitanes de Navío; treinta de Fragata; ciento y diez Tenientes de Navío, y ciento veinte y cuatro Alféreces. El segundo se compone de diez Comandantes de Tercios navales, de la clase de Brigadieres ó Capitanes de Navío; veinte y seis Comandantes de Provincia, de la de Capitanes de Navío ó Fragata; treinta y seis segundos Comandantes, de la de Capitanes de Fragata ó Tenientes de Navío; del competente número de Subalternos para las Ayudantías de distrito en que estan divididas las Provincias, y para Ayudantes de las Comandancias; y finalmente, de tantos Capitanes de Puerto de diferentes grados, segun la importancia de ellos, como son los que estan habilitados para el comercio en Europa y América. Pero asi en uno como en otro servicio son Super-numerarios en sus respectivos grados los Oficiales que exceden al número señalado, ó que desempeñan en las matrículas destino inferior á su clase, los cuales solo disfrutan el sueldo del anterior empleo. Sin embargo de lo que queda expresado, es de advertir que no reemplazándose las vacantes de cada año hasta fines del mes de Marzo, resulta, por las bajas ocurridas, que el número en varias clases de la Oficialidad es menor en este Estado que el que está dicho.

DIRECTOR GENERAL DE LA REAL ARMADA

El Excmo. Sr. D. Juan Ruiz de Apodaca, Conde del Venadito.

CAPITAN GENERAL

El Excmo. Sr. D. Juan Ruiz de Apodaca, Conde del

Venadito, Consejero de Estado, Caballero Gran Cruz de las Reales Ordenes de Carlos III é Isabel la Católica, de las Militares de S. Fernando y S. Hermenegildo, y Comendador de Ballaga y Algarga en la de Calatrava.

Uniforme como el de los Capitanes Generales del Ejército.

TENIENTES GENERALES

los Excelentísimos Señores

- Cartagena.* . . . D. Diego Contador, Caballero Gran Cruz de las Reales Ordenes Americana de Isabel la Católica y Militar de S. Hermenegildo, pensionado en la de Carlos III, Ministro del Supremo Consejo de la Guerra, y Gobernador de la junta de gobierno del Montepio Militar. 1814
- Cartagena.* . . . D. Francisco Javier Uriarte, Caballero Gran Cruz de la Real y distinguida Orden Española de Carlos III, y de la Militar de S. Hermenegildo. 1814
- Cádiz.* El Marques del Real Tesoro, Caballero Gran Cruz de la Real y Militar Orden de S. Hermenegildo, y pensionado en la Real y distinguida de Carlos III.
- Cádiz.* D. Josef Quevedo, Caballero Gran Cruz de las Reales Ordenes Americana de Isabel la Católica, y de la Militar de S. Hermenegildo, Comandante general del Departamento. } 1825
- Cádiz.* D. Tomas Ayalde, Caballero Gran Cruz de la Real y Militar Orden de S. Hermenegildo, condecorado con la Cruz de Marina laureada, y Comendador de la de S. Luis de Francia.
- Cartagena.* . . . D. Miguel Gaston, Caballero Gran Cruz de las Reales Ordenes Americana de Isabel la Católica, y de la Militar de S. Hermenegildo.

SUPERNUMERARIOS.

- | | | |
|---------------------|---|--------|
| <i>Cádiz</i> | D. Marcelo Espinola , Caballero Gran Cruz de la Real y Militar Orden de San Hermenegildo. | } 1829 |
| <i>Ferrol</i> | D. Salvador María Chacon, Caballero Gran Cruz de la Real y Militar Orden de S. Hermenegildo y de la militar de Calatrava..... | |

Uniforme el mismo que el de los Capitanes generales, pero sin bordado en las costuras, con solo dos órdenes en las vueltas y en la faja.

GEFES DE ESCUADRA

los Excelentísimos Señores

- | | | |
|---------------------|---|--------|
| <i>Cádiz</i> | D. Alonso de Torres Guerra, Caballero Gran Cruz de la Real y Militar Orden de S. Hermenegildo , y Comendador del Corral de Caracuel en la de Calatrava..... | 1814 |
| <i>Cádiz</i> | D. Felipe Villavicencio , Caballero Gran Cruz de la Real y Militar Orden de S. Hermenegildo..... | 1818 |
| <i>Cartagena</i> .. | D. Antonio Vacáro, Caballero Gran Cruz de la Real y Militar Orden de S. Hermenegildo, Comandante general interino del Apostadero..... | 1819 |
| <i>Ferrol</i> | D. Josef Brandariz, Caballero Gran Cruz de la Real y Militar Orden de S. Hermenegildo..... | 1824 |
| <i>Cádiz</i> | D. Rafael Maestre, Caballero Gran Cruz de la Real y Militar Orden de S. Hermenegildo. | } 1825 |
| <i>Cádiz</i> | D. Josef Jordan, Caballero de la Real y Militar Orden de S. Hermenegildo. | |
| <i>Cádiz</i> | D. Pedro de Mesa Baulen, Caballero Gran Cruz de la Real y Militar Or- | |

den de S. Hermenegildo, y de la Militar de Alcántara.

Cádiz. D. Joaquin de la Croix, Caballero Gran Cruz de la Real y Militar Orden de S. Hermenegildo, y Ministro del Supremo Consejo de la Guerra.

Cádiz. D. Josef Sartorio, Caballero Gran Cruz de la Real Orden Americana de Isabel la Católica y de las Militares de S. Hermenegildo, y S. Esteban, Vocal de la Real Junta superior del Gobierno de la Armada, y de la de Aranceles. } 1825

Cádiz. D. Diego Butron, Caballero Gran Cruz de la Real y Militar Orden de S. Hermenegildo, Vocal de la Junta superior del Gobierno de la Armada.

Cádiz. D. Juan Angel Michelena, Caballero Gran Cruz de la Real y Militar Orden de S. Hermenegildo, condecorado con la Cruz de Marina laureada y de la Legion de Honor de Francia, Gobernador de la Plaza del Ferrol en comision. }

Cartagena. . . D. Pedro de la Riva Agüero, Caballero Gran Cruz de la Real y Militar Orden de S. Hermenegildo. 1826

SUPERNUMERARIOS.

Ferrol. D. Pedro Saenz de la Guardia, Caballero Gran Cruz de la Real y Militar Orden de S. Hermenegildo.

Cádiz. D. Josef Rodriguez de Arias, Caballero Gran Cruz de la Real y Militar Orden de S. Hermenegildo y pensionado en la de Carlos III. } 1829

Cartagena. . . D. Francisco Ciscar y Ciscar, Caballero Gran Cruz de la Real y Mi- }

litar Orden de S. Hermenegildo, Vocal de la Real Junta superior del Gobierno de la Armada, y de la de arreglo de pesca.

Ferrol. D. Angel Laborde y Navarro, Caballero Gran Cruz de la Real y Militar Orden de S. Hermenegildo, pensionado en la Real y distinguida de Carlos III, y Comendador de la Real Orden Americana de Isabel la Católica: Comandante general del Apostadero de la Habana. } 1829

Cádiz. D. Ramon Herrera, Caballero de la Real y Militar Orden de S. Hermenegildo, y de la Militar de Calatrava.

Uniforme el mismo que el de los Tenientes generales, con solo un bordado en las vueltas y la faja.

NOTA.

Para evitar difusion se expresará en adelante con solo las iniciales de O. M. F. al que sea Caballero de la Orden de S. Fernando; con las de O. M. H., á los de la de S. Hermenegildo; con las de C. M. L. los condecorados con la Cruz de Marina laureada, y con las de C. M. D. á los que lo esten con la de Marina de Diadema Real.

SEÑORES BRIGADIERES

para el servicio activo de mar y tierra.

Cádiz. D. Pedro Valencia, Comendador de la Real Orden Americana de Isabel la Católica, O. M. H. }

Cádiz. D. Juan Maria Osorno, Caballero pensionado en la Real y distinguida Orden de Carlos III, Mayor General del Departamento, O. M. H. } 1825

Ferrol. D. Joaquin Nuñez Falcon, O. M. H., y C. M. L.

Cádiz. D. Ramon Ortiz Otañez, Caballero

- pensionado en la Real y distinguida Orden de Carlos III, Vocal de la Real Junta superior del Gobierno de la Armada, y de la del arreglo de pesca, O. M. H.
- Ferrol*. D. Alejo Gutierrez de Rubalcava, de la Orden de Santiago, Comendador en la Real Americana de Isabel la Católica, Mayor general de la Real Armada, y Vocal de la Real Junta superior del Gobierno de la misma, O. M. H.
- Cádiz*. D. Manuel Lobo, de la Orden de Alcántara, O. M. H.
- Ferrol*. D. Roque Guruceta, Comandante general del Apostadero, O. M. H., y C. M. L. } 1825
- Cádiz*. D. Ignacio Valle Marimon, Director del Colegio de S. Telmo de Sevilla, O. M. H.
- Cádiz*. D. Joaquin María Peri, Caballero de la Orden de San Luis de Francia, Comandante general del Arsenal de la Carraca, O. M. H.
- Cádiz*. D. Francisco Javier Ulloa, de la Orden de San Juan, Vocal de la Real Junta superior del Gobierno de la Armada, O. M. H.
- Cádiz*. D. Francisco Grandallana, O. M. H. }

IDEM SUPERNUMERARIOS.

- Cádiz*. D. Joaquin Goñi, Caballero de la Orden de San Luis de Francia, O. M. H., y C. M. L.
- Cádiz*. D. Luis Coig Sanson, O. M. H. y O. M. F. de segunda clase. } 1829
- Cádiz*. D. Josef Primo de Ribera, O. M. H., O. M. F. y C. M. L.
- Ferrol*. D. Juan Bautista Topete, Caballero

	de la Real orden Americana de Isabel la Católica, segundo Comandante del Apostadero de la Habana, O. M. H. y C. M. D.	
<i>Ferrol</i>	D. Josef Fernandez de las Peñas, Comandante del navío <i>Héroe</i> , O. M. H.	} 1829
<i>Ferrol</i>	D. Meliton Perez del Camino, O. M. H., y C. M. L.	
<i>Ferrol</i>	D. Josef María Chacon, del Orden de Calatrava, O. M. H.	} 1830
<i>Cádiz</i>	D. Juan Jacinto Vargas Lana, O. M. H.	
<i>Cádiz</i>	D. Antonio Tiscar y Pedrosa, Capitan del Puerto, O. M. H.	
<i>Cádiz</i>	D. Manuel de Cañas, O. M. H.	

Uniforme casaca azul, collarin, forro y vuelta encarnada, bordado de plata con el dibujo del pequeño uniforme de generales, y un bordado en la vuelta; pantalon y chaleco blanco: pueden usar otro uniforme de los mismos colores, con bordado estrecho en la vuelta, y solapa de la casaca, con chupa y calzon anteado ó blanco de cualquier género, y boton de plata.

SEÑORES CAPITANES DE NAVIO.

<i>Cádiz</i>	D. Lucas Zuloaga, Director del Colegio de San Telmo de Málaga, O. M. H.	} 1825
<i>Cádiz</i>	D. Pedro Alcántara Mosti, O. M. H.	
<i>Cádiz</i>	D. Manuel Lizarza, O. M. H.	} 1825
<i>Cádiz</i>	D. Juan Barri, O. M. H. y C. M. L.	
<i>Cádiz</i>	D. Juan Bautista Ustariz, O. M. H.	
<i>Ferrol</i>	D. Casimiro Vigodet, de la Orden de Cristo de Portugal, O. M. H.	} 1825
<i>Cádiz</i>	D. Antonio Quintano, de la Orden de S. Juan, Comandante de la Fragata <i>Lealtad</i> , O. M. H.	
<i>Cádiz</i>	D. Pascual del Cañizo, O. M. H. y O. M. F. de segunda clase.	

- Cádiz*. D. Josef Morales de los Rios, O. M. H., C. M. L. y C. M. D. 1825
- Cádiz*. D. Alejandro Contador, O. M. H.
- Cartagena*. El Excmo. Sr. Príncipe Pio, Gentilhombre de Cámara de S. M. con ejercicio, O. M. H. } 1826
- Cádiz*. D. Miguel Ortiz Canelas, con destino en el canal de Manzanares, O. M. H.
- Cádiz*. D. Torcuato Piedrola, Comendador de la Real Orden Americana de Isabel la Católica, Comandante del Arsenal del Apostadero, O. M. H. y C. M. D. } 1829
- Cádiz*. D. Marcelino Dueñas, de la Orden de S. Juan, y O. M. H. }
- IDEM SUPERNUMERARIOS.
- Ferrol*. D. Gabriel Pazos, O. M. H.
- Cádiz*. D. Diego Fonseca, Comandante de la Fragata *Restauracion*, O. M. H.
- Ferrol*. D. Juan Vigodet, de la Orden de Isabel la Católica, de la de Cristo en Portugal, O. M. H. } 1829
- Ferrol*. D. Joaquin Bocalan, O. M. H.
- Cartagena*. D. Josef Baldasano, O. M. H. y C. M. L.
- Cádiz*. D. Sebastian Rodriguez de Arias, O. M. H. }
- Cádiz*. D. Sebastian Paez de la Cadena, O. M. H. }
- Cádiz*. D. Francisco de la Llave, primer Secretario de la Real Junta superior del Gobierno de la Armada, O. M. H. y C. M. L. } 1830
- Ferrol*. D. Antonio Doral, O. M. H.
- Cádiz*. D. Miguel Montemayor, O. M. H. y C. M. L. }

Uniforme casaca, calzon y forro azul, divisa y chupa

encarnada, galon de oro con flores de lis al canto; y el pequeño casaca azul, vuelta, cuello, forro y solapa suelta encarnada, guarnecida por ambas caras asi como la vuelta y cuello, con galon de oro angosto de barra y flores de lis; boton de ancla y corona, chaleco y pantalon blanco, con media bota; corbatin y cinturon negro con chapa de metal, sable corto y plumero encarnado en el sombrero.

CAPITANES DE FRAGATA.

<i>Cádiz</i>	D. Antonio Piedrola.....	} 1811
<i>Cádiz</i>	D. Manuel Torrontegui, O. M. H. y C. M. L.....	
<i>Ferrol</i>	D. Norberto Mella, Capitan del Puerto, O. M. H., y C. M. L.....	1816
<i>Ferrol</i>	D. Josef de Castro y Pazos, O. M. H.....	1819
<i>Cádiz</i>	D. Luis de la Gandara, segundo Comandante del Arsenal de la Carraca, O. M. H.....	1824
<i>Cádiz</i>	D. Basilio Gelos, O. M. H.....	} 1825
<i>Cádiz</i>	D. Juan Montes de Oca.....	
<i>Cádiz</i>	D. Martin Mendoza, O. M. H.....	
<i>Ferrol</i>	D. Josef del Rio Eligio.....	
<i>Cádiz</i>	D. Ignacio Chacon, de la Real Orden Americana de Isabel la Católica, O. M. H. y O. M. F.....	} 1826
<i>Cartagena</i>	D. Josef María Buitrago, Mayor general del Apostadero, O. M. H.....	
<i>Cádiz</i>	D. Pedro Micheo, O. M. H.....	} 1827
<i>Cádiz</i>	D. Josef Fermin Pavía, O. M. H. y C. M. L.....	
<i>Cádiz</i>	D. Ramon Bañuelos.....	} 1827
<i>Cádiz</i>	D. Francisco Sevilla, O. M. H., y C. M. D.....	
<i>Cádiz</i>	D. Angel Valdés, O. M. H.....	} 1827
<i>Ferrol</i>	D. Ignacio Reguera, Mayor general del Apostadero, O. M. H. y C. M. L.....	
<i>Ferrol</i>	D. Ignacio Fernandez Flores.....	

<i>Cádiz</i>	D. Josef Rubion, O. M. H.....	} 1827
<i>Cádiz</i>	D. Manuel Villavicencio y Garcés.	
<i>Cádiz</i>	D. Joaquin Santolalla, O. M. H. y C. M. L.	
<i>Cádiz</i>	D. Agustin Aguilar Tablada, Comen- dador de la Real Orden Americana de Isabel la Católica, Capitan del Puerto de la Habana, O. M. H. y C. M. L.....	
<i>Ferrol</i>	D. Antonio Urzaiz.....	1828
<i>Ferrol</i>	D. Jacobo Oreyro, O. M. H.....	} 1829
<i>Ferrol</i>	D. Joaquin Vierna.....	

IDEM SUPERNUMERARIOS.

<i>Ferrol</i>	D. Agustin Bocalan, Comandante del Arsenal, O. M. H.	} 1829
<i>Cádiz</i>	D. Feliciano Mallen, O. M. H.	
<i>Cádiz</i>	D. Manuel O-Carol, O. M. H.	
<i>Ferrol</i>	D. Josef Gonzalez Castañon, O. M. H.	
<i>Cádiz</i>	D. Manuel Tosta, de la Orden de Cristo de Portugal.	
<i>Cádiz</i>	D. Guillermo Auvarede, O. M. H.	
<i>Ferrol</i>	D. Josef Maestre y Osorno, C. M. L.	
<i>Cartagena</i> ..	D. Pedro Marin Fernandez, O. M. H. y C. M. L.	
<i>Cartagena</i> ..	D. Antonio Fernandez Cabada, pri- mer Ayudante Secretario de la Di- reccion general, O. M. H. y C. M. L.	
<i>Cartagena</i> ..	D. Mariano Vives, Capitan del Puer- to, O. M. H. y C. M. L.	
<i>Cádiz</i>	D. Antonio Valera.	
<i>Cádiz</i>	D. Josef Olaeta, O. M. H.	
<i>Ferrol</i>	D. Alvaro Rodriguez de Cela, pri- mer Ayudante de la Mayoría gene- ral de la Armada, O. M. H. y C. M. L.	
<i>Cádiz</i>	D. Manuel Quesada, C. M. D.....	

CAPITANES DE FRAGATA SUPERNUMERARIOS.

65

- | | | |
|----------------------|---|--------|
| <i>Ferrol</i> | D. Juan Francisco de Hevia, Capitan del puerto de Santander. | } 1829 |
| <i>Cartagena</i> ... | D. Miguel Roldan, segundo Secretario de la Real Junta superior del Gobierno de la Armada, O. M. H. | |
| <i>Cádiz</i> | D. Francisco Garnica..... | |
| <i>Ferrol</i> | D. Juan Bermuy, O. M. H. y C. M. L. | } 1830 |
| <i>Cádiz</i> | D. Francisco Ristori, primer Ayudante Secretario de la Comandancia general del Departamento, O. M. H. y C. M. L. | |
| <i>Cartagena</i> ... | D. Bartolomé Marquez Pacheco, O. M. H. | |
| <i>Ferrol</i> | D. Tomas Sostoa, O. M. H.
D. Juan Bautista Martinez, O. M. H. | } 1830 |
| <i>Cádiz</i> | D. Pedro Aznarez, de la Orden de Santiago, y de la de Cristo en Portugal, interino Comandante de las Falúas de recreo de SS. MM. | |
| <i>Ferrol</i> | D. Antonio Gonzalez Madroño, de la Real y distinguida Orden de Carlos III, segundo Ayudante Secretario de la Direccion general, O. M. F. de segunda clase, y C. M. D..... | |

TENIENTES DE NAVIO.

- | | | |
|----------------------|---|--------|
| <i>Ferrol</i> | D. Bartolomé Pita da Veiga..... | 1813 |
| <i>Cádiz</i> | D. Manuel Salabarría, Comandante de las fuerzas sutiles de Puerto Rico. | } 1815 |
| <i>Cádiz</i> | D. Miguel Lizarza..... | |
| <i>Cádiz</i> | D. Jorge Perez Laso..... | 1819 |
| <i>Cartagena</i> ... | D. Joaquin de la Llave, O. M. H. | } 1825 |
| <i>Cádiz</i> | D. Josef Carracedo, de la Real Orden de Isabel la Católica, O. M. H. y C. M. L. | |
| <i>Cádiz</i> | D. Josef Mesa..... | |

- Cádiz D. Sebastian Butler, C. M. L.
 Cartagena . . . D. Santiago Soroa, O. M. H. y C. M. L.
 Ferrol D. Juan Sotelo, Comandante del bergantín *Realista*, O. M. H. y C. M. D. } 1825
 Cádiz D. Eusebio Tiscar, O. M. H.
 Cádiz D. Manuel Villavicencio y Vazquez, Comandante del bergantín *Relámpago*, O. M. H. y C. M. L.
 Ferrol D. Josef Angel Zorrilla, Ayudante Secretario de la Comandancia general del Apostadero, O. M. H.
 Cartagena . . . D. Juan Montero de Espinosa, Ayudante del Cuerpo de Pilotos en la Habana, O. M. H.
 Cartagena . . . D. Juan Zamora, Ayudante del Cuerpo de Pilotos, O. M. H. } 1826
 Cádiz D. Pedro García Galindo, primer Ayudante del Cuerpo de Pilotos, O. M. H.
 Cádiz D. Josef Volante, Maestro de la Academia del Cuerpo de Pilotos, O. M. H.
 Ferrol D. Diego Gil, O. M. H.
 Cádiz D. Jacinto Butler.
 Cartagena . . . D. Francisco Gascon, O. M. H. y C. M. L.
 Ferrol D. Josef Facundo Calvo, O. M. H.
 Cádiz D. Francisco la Rosa.
 Cádiz D. Genaro Ponce de Leon, C. M. D.
 Cádiz D. Andres Candano, O. M. H.
 Cádiz D. Josef Gutierrez Bustillos.
 Cádiz D. Juan Vizcarrondo. } 1827
 Cartagena . . . D. Honorio Sirera, Comandante del bergantín *Manzanares*, O. M. H.
 Cádiz D. Melchor Auvarede, O. M. H.
 Cádiz D. Manuel Croquer, segundo Ayudante de la Mayoría general, O. M. H. y C. M. L.

- Cádiz..... D. Juan Josef Martinez, Comandan-
 te del bergantin *Hercules*, C. M. L.
 Ferrol..... D. Juan Montaña.
 Cartagena... D. Juan Martorell.
 Ferrol..... D. Dionisio Guiral.
 Cádiz..... D. Antonio Villalba, O. M. H.
 Cádiz..... D. Rafael Diaz Blanco, C. M. D.
 Cádiz..... D. Julio Ponce de Leon, O. M. H.
 Ferrol..... D. Josef de la Cendeja.
 Cádiz..... D. Joaquin Rodriguez de Rivera, O.
 M. H.
 Cádiz..... D. Josef Estrada.
 Cádiz..... D. Josef del Solar, Comandante del
 bergantin *Guadalete*.
 Ferrol..... D. Manuel Moreno, Comandante in-
 terino de la goleta *Ligera*, O. M. H.
 Ferrol..... D. Felipe Saavedra.
 Cartagena... D. Miguel Vigo.
 Cartagena... D. Juan Aleson, O. M. H. y C.
 M. L.
 Cádiz..... D. Pedro Vizcarrondo.
 Ferrol..... D. Juan Sollozo, O. M. H.
 Cádiz..... D. Rafael Legobien, Ayudante del
 Sr. Director general.
 Cádiz..... D. Rafael Elisa y Caamaño, O. M. H.
 Cádiz..... D. Antonio Tiscar y Herrera.
 Ferrol..... D. Joaquin Mozo.
 Ferrol..... D. Antonio Sotelo.
 Cádiz..... D. Juan Mesias.
 Ferrol..... D. Baltasar Vallarino, C. M. D.
 Cádiz..... D. Josef Morales de los Rios, C.
 M. D.
 Cartagena... D. Eduardo Briant, primer Ayudan-
 te de la Mayoría general, C. M. D.
 Cádiz..... D. Manuel de la Puente, Comandan-
 te del bergantin *Marte*, C. M. D.
 Cádiz..... D. Francisco de Paula Irigoyen.
 Cádiz..... D. Rafael Santa Olalla.
 Ferrol..... D. Rafael Ruiz Apodaca.....

1827

- Cádiz* D. Josef Fidalgo, agregado al canal de Manzanares.
- Cádiz* D. Antonio Estrada.
- Cádiz* D. Cristóbal Mallén, destinado en la empresa del resguardo marítimo, C. M. D.
- Ferrol* D. Josef Montojo.
- Cartagena* D. Pablo Llanes, destinado en la empresa del resguardo marítimo, O. M. F., de segunda clase.
- Cádiz* D. Josef Ignacio Sierra, segundo Ayudante del Cuerpo de Pilotos, O. M. H. y C. M. L. } 1827
- Cádiz* D. Josef María Alcon, Caballero de la Real y distinguida Orden española de Carlos III, segundo Ayudante Secretario de la Direccion general.
- Cartagena* D. Ramon Saravia y Angeler, de la Orden de Cristo en Portugal, segundo Ayudante de la Mayoría general de la Real Armada.
- Ferrol* D. Josef Brandariz, O. M. H.
- Cádiz* D. Antonio Fernandez Landa.
- Cartagena* D. Josef Baldasano y Sanchez.
- Ferrol* D. Nicomedes San Pedro.
- Ferrol* D. Juan Perez Lazo.
- Cádiz* D. Josef María Patero.
- Cádiz* D. Ciriaco Patero, C. M. D.
- Ferrol* D. Manuel Pose, Comandante de la goleta *Roncalesa*, de Sanidad en Cádiz. } 1829
- Cartagena* D. Josef María de la Cruz.
- Ferrol* D. Victoriano Diaz Herrera.
- Cartagena* D. Felix Agosto.
- Cádiz* D. Rafael Delgado.
- Cádiz* D. Antonio Auvarrede.
- Cartagena* D. Agustin Berlinguero, O. M. H.
- Ferrol* D. Juan Sanjurjo y Montenegro, C. M. L.

<i>Ferrol</i>	D. Vicente Roldan.....	}	1829
<i>Ferrol</i>	D. Joaquin Suazo.		
<i>Ferrol</i>	D. Nicolas Manterola.		
<i>Ferrol</i>	D. Juan Otalora.		
<i>Cádiz</i>	D. Josef Soler y Sanchez, C. M. D.		
<i>Ferrol</i>	D. Ramon Lopez Llanos, primer Ayudante de la Mayoría general, C. M. D.		
<i>Cartagena</i> ..	D. Antonio Ruiz y Lerin.		
<i>Cádiz</i>	D. Josef Atienza y Aguado.		
<i>Cartagena</i> ..	D. Mariano Fernandez Alarcon.		
<i>Cartagena</i> ..	D. Francisco Anrich, de la Orden de Cristo en Portugal.		
<i>Cádiz</i>	D. Josef Ramos Izquierdo.	}	1830
<i>Cádiz</i>	D. Juan Morales de los Rios.		
<i>Cádiz</i>	D. Nicolas Santa Olalla.		
<i>Ferrol</i>	D. Francisco San Pedro.		
<i>Ferrol</i>	D. Juan Mozo.....		
<i>Ferrol</i>	D. Segundo Diaz Herrera.....		
<i>Ferrol</i>	D. Victoriano Lopez Llanos.		
<i>Cádiz</i>	D. Manuel Ibarra.		
<i>Cádiz</i>	D. Francisco Osorio.		
<i>Cádiz</i>	D. Manuel Elisa.		
<i>Cádiz</i>	D. Alejandro Diaz Lavandero.		
<i>Ferrol</i>	D. Josef Diaz Robles.		
<i>Cádiz</i>	D. Josef Ibarra y Autran, C. M. D.		
<i>Cádiz</i>	D. Josef Autran.		
<i>Cádiz</i>	D. Rafael Butron, C. M. D.		
<i>Cartagena</i> ..	D. Josef Llobregat, O. M. F. de primera clase y C. M. D.		
<i>Ferrol</i>	D. Antonio Barcaiztegui.		
<i>Ferrol</i>	D. Miguel Valencia, C. M. D.		
<i>Cádiz</i>	D. Josef Osorio, C. M. D.		
<i>Cádiz</i>	D. Carlos Orive, C. M. D.		
<i>Cádiz</i>	D. Miguel Ortiz Canelas, segundo Comandante de las falúas de recreo de SS. MM.		
<i>Cádiz</i>	D. Juan Josef Lerena.....		
<i>Cádiz</i>	D. Manuel Paadin y Villavicencio, sin antigüedad.		

ALFERECES DE NAVIO.

<i>Ferrol</i>	D. Andres Maymó.....	1815
<i>Cádiz</i>	D. Fernando Bustillos.....	}
<i>Cádiz</i>	D. Manuel Bustillos, Comandante de la barca núm. 8.	
<i>Cádiz</i>	D. Josef Bustillos, destinado en la empresa del resguardo marítimo.	
<i>Cádiz</i>	D. Federico Vargas.....	1825
<i>Cádiz</i>	D. Francisco Vargas, Comandante del bergantin goleta <i>Amalia</i> .	}
<i>Cádiz</i>	D. Francisco Nuñez, Comandante de la flechera <i>Fernandina</i> .	
<i>Cartagena</i> ..	D. Esteban Hidalgo de Cisneros.....	
<i>Cartagena</i> ..	D. Cayetano Pilon.....	1826
<i>Cádiz</i>	D. Santiago Perez y Camino, C. M. D.	}
<i>Ferrol</i>	D. Juan Calvete.	
<i>Cádiz</i>	D. Manuel Montero.	
<i>Cádiz</i>	D. Pedro Ponce Riquelme.	}
<i>Cartagena</i> ..	D. Calisto Paredes.	
<i>Cádiz</i>	D. Pedro Junquera.	
<i>Cádiz</i>	D. Josef Butron y Butron, C. M. D.	}
<i>Ferrol</i>	D. Josef Rigada y Llanos.	
<i>Ferrol</i>	D. Josef Obregon, Comandante de la goleta <i>Mahonesa</i> .	
<i>Cádiz</i>	D. Quintin del Sojo, Comandante del bergantin <i>Jacinta</i> .	1827
<i>Cádiz</i>	D. Carlos Butron.	}
<i>Cádiz</i>	D. Francisco Morquecho, C. M. D.	
<i>Cádiz</i>	D. Francisco Manjon.	
<i>Cádiz</i>	D. Juan Patero.	}
<i>Cádiz</i>	D. Manuel de la Cruz.	
<i>Cartagena</i> ..	D. Alejo Ibañez.	
<i>Ferrol</i>	D. Benigno Carbajo, Comandante de la goleta <i>Ritilla</i> .	}
<i>Cádiz</i>	D. Agustin Figueroa.	
<i>Cádiz</i>	D. Antonio Santa Cruz.	
<i>Cádiz</i>	D. Manuel de Casas.....	

ALFEREGES DE NAVIO.

- Ferrol*..... D. Joaquin Gutierrez Rubalcava.....
Cádiz..... D. Juan Izquierdo y Villavicencio.
Ferrol..... D. Josef Vicente de Paz.
Ferrol..... D. Josef María Mathé.
Cartagena... D. Josef Jimenez Camacho, encar-
 gado del detall de las obras del
 Puerto de Barcelona.
Ferrol..... D. Juan Fernandez Flores.
Ferrol..... D. Eduardo Pose y Anido.
Ferrol..... D. Ramon Acha.
Cartagena... D. Francisco Falcó y Valcarcel.
Cádiz..... D. Antonio Arévalo y Guerra.
Cádiz..... D. Josef Aguilar y Marquez.
Ferrol..... D. Josef Donesteve y Quirós.
Cádiz..... D. Baltasar Salomon, Comandante de
 la goleta *Habanera*.
Ferrol..... D. Eusebio Salcedo.
Cádiz..... D. Antonio Garnica.
Cádiz..... D. Pedro Talens y Caballero.
Cádiz..... D. Antonio Butron y Butron.
Cartagena... D. Josef Buitrago y Saez.
Cartagena... D. Josef Baldasano y Aguirre.....
Cádiz..... D. Juan Villavicencio.....
Cádiz..... D. Juan Salomon.
Cádiz..... D. Juan Nepomuceno Martinez y Leon.
Cádiz..... D. Fernando Mergelina.
Ferrol..... D. Josef Alvar Gonzalez.
Cádiz..... D. Antonio Rubion.
Cádiz..... D. Josef María Peri.
Cádiz..... D. Ramon María Peri.
Cartagena... D. Simon Julian, C. M. D.
Cádiz..... D. Rafael Villavicencio.
Cádiz..... D. Ignacio de la Barrera.
Cartagena... D. Alejandro Silva.
Cartagena... D. Luis Millau.
Cádiz..... D. Mariano Luna.
Ferrol..... D. Fernando Freyre de Andrade.
Cádiz..... D. Martin Espeleta.
Cádiz..... D. Josef Ignacio Labeaga.....

1827

1828

Cádiz	D. Ramon Bustillos y Barreda.	} 1828
Cádiz	D. Manuel Montes de Oca.	
Cádiz	D. Josef Malpica.	
Cádiz	D. Tomas Acha y Alvarez.	
Cádiz	D. Antonio Montojo.	
Cádiz	D. Juan Calderon.	
Cádiz	D. Manuel Navarro.	
Cádiz	D. Luis Navarro.	
Cádiz	D. Pedro Montero.	
Cádiz	D. Francisco Armero.	
Cádiz	D. Manuel Izquierdo y Villavicencio.	
Cádiz	D. Juan Bautista Acha.	
Cádiz	D. Fermin Sanchez.	
Cádiz	D. Josef Lozano.	
Cádiz	D. Federico Failde y Ponte. . . . .		} 1829
Cádiz	D. Mateo Chicarro.	
Cádiz	D. Angel Urzaiz.	
Cádiz	D. Mariano Vicente Goday.	
Cádiz	D. Braulio San Roman.	
Cartagena.	D. Arcadio Calderon.	
Cádiz	D. Josef Barruchi.	
Cádiz	D. Luis María Bago.	
Cádiz	D. Patricio Paz y Fuertes, Coman- dante de la goleta <i>Nueva María</i>	
Cádiz	D. Nicolas Enrile.	
Cádiz	D. Rafael Taberns.	
Cádiz	D. Eustaquio Salcedo.	
Cádiz	D. Genaro Rodriguez Solís y Valdés.	
Cádiz	D. Dionisio Shelly.	
Cádiz	D. Juan Bautista Lazaga.	
Cádiz	D. Francisco de Paula Pavía.	
Cádiz	D. Policarpo Aris y Allende.	} 1830,
Cádiz	D. Pio de Pazos.	
Cádiz	D. Ramon Piñeiro y Capelo.	
Cádiz	D. Josef María Balboa.	
Cádiz	D. Juan Balboa.	
Cádiz	D. Luis Jorganes.	
Cádiz	D. Diego Fonseca, sin antigüedad.	
Cádiz	D. Tomas Alvear y Ward, idem.	

OFICIALES PERTENECIENTES A LA BRIGADA Real de Marina que por Reales órdenes particulares se hallan haciendo el servicio en el Cuerpo general de la Armada, para poder tener ingreso en ella como Alféreces de Navío, cumplidos los años de navegacion señalados á los Guardias Marinas.

Cádiz..... D. Mariano Pery, Subteniente.

Cádiz..... D. Josef Posada, idem.

OFICIALES PARA EL SERVICIO PASIVO, que deben ser colocados en destinos de matrículas.

SEÑORES BRIGADIERES.

Cartagena... D. Honorato Boullon, O. M. H.... 1806

Ferrol..... D. Anselmo Gomendio, O. M. H....

Cartagena... D. Josef Mariano Ortega, O. M. H. } 1811
y C. M. L.

Cádiz..... D. Pedro de Mesa, O. M. H.....

Ferrol..... D. Joaquin Mozo, O. M. H.....

Cádiz..... D. Francisco Vizcarrondo, O. M. H. } 1815

Cádiz..... D. Fermin Esterripa, O. M. H....

Ferrol..... D. Jacinto Romarate, O. M. H. y
C. M. L..... 1819

Cartagena... D. Manuel Alarcon, O. M. H.... 1825

IDEM SUPERNUMERARIOS.

Cádiz..... D. Benito María Vivero, O. M. H. } 1825

Cádiz..... D. Andres Orive, O. M. H.....

Ferrol..... D. Josef Lopez Llanos, O. M. H... 1829

Cartagena... D. Josef del Aguila, O. M. H..... 1830

SEÑORES CAPITANES DE NAVIO.

Cádiz..... D. Francisco de Paula Castro, de la
Orden de Alcántara, O. M. H.... 1802

<i>Cádiz</i>	D. Juan Pedro Coronado , O. M. H.	1806
<i>Cádiz</i>	D. Manuel Ruiz Huidobro, de la Orden de Calatrava, O. M. H.	} 1811
<i>Cádiz</i>	D. Juan Pesenti, O. M. H.	
<i>Cádiz</i>	D. Josef Moreo Inza	1815
<i>Cádiz</i>	D. Esteban Gomendio	} 1819
<i>Cádiz</i>	D. Lorenzo Lorea , O. M. H.	
<i>Ferrol</i>	D. Julian Velarde, Director del Instituto Asturiano, O. M. H.	} 1824
<i>Cádiz</i>	D. Josef Montemayor.	
<i>Cádiz</i>	D. Josef Monti, encargado de las obras del muelle de Marbella, O. M. H.	} 1825
<i>Cádiz</i>	D. Juan Martinez de Castilla , O. M. H.	
<i>Cádiz</i>	D. Juan de Dios Izquierdo , O. M. H. y C. M. L.	} 1825
<i>Cartagena</i>	D. Josef Julian Jovani, O. M. H.	
<i>Cádiz</i>	D. Alonso la Riva, Vocal de la Real Junta superior del gobierno de la Armada, O. M. H.	} 1828
<i>Ferrol</i>	D. Fernando Tovar, Director de las obras del Puerto de Alicante, O. M. H.	

IDEM SUPERNUMERARIOS.

<i>Ferrol</i>	D. Carlos María Abajo , Gentilhombre de Cámara de S. M. con entrada, comisionado en las obras del Azuz en la villa de Flix, O. M. H.	} 1828
<i>Cádiz</i>	D. Francisco Alvarez Perea , O. M. H.	
<i>Cartagena</i>	D. Antonio Gaston , O. M. H. y C. M. L.	1829
<i>Cádiz</i>	D. Joaquin Moyua, Oficial de detall del Depósito Hidrográfico, O. M. H.	1830

CAPITANES DE FRAGATA.

<i>Ferrol</i>	D. Francisco Fuentes Bocanegra, O. M. H.	1802
<i>Ferrol</i>	D. Josef Pose Valledor, O. M. H.	1809
<i>Cádiz</i>	D. Manuel Echevarría, O. M. H. y C. M. L.	} 1811
<i>Cádiz</i>	D. Juan Vivero y Silva, O. M. H.	
<i>Ferrol</i>	D. Vicente de la Lama y Montes, O. M. H.	
<i>Ferrol</i>	D. Domingo Sarachaga.	
<i>Cádiz</i>	D. Manuel Martin Mateo, O. M. H. y C. M. L.	} 1812
<i>Cádiz</i>	D. Manuel Abreu y Orta, O. M. H.	
<i>Cádiz</i>	D. Manuel Quevedo, O. M. H.	
<i>Cádiz</i>	D. Francisco Lafita, O. M. H. y C. M. L.	
<i>Cádiz</i>	D. Josef de la Cuesta, caballero de la Orden de Calatrava, O. M. H.	} 1815
<i>Ferrol</i>	D. Vicente Tejeiro, encargado de las obras del muelle de Tarragona, O. M. H.	
<i>Ferrol</i>	D. Antonio Rodriguez, O. M. H. y C. M. L.	} 1819
<i>Cádiz</i>	D. Antonio Josef del Campo, O. M. H. y C. M. D.	
<i>Cartagena</i> ...	D. Agustin Liminiana, Director de las obras del Puerto de Salou, O. M. H.	} 1825
<i>Ferrol</i>	D. Ramon Bermudez Valledor, O. M. H. y C. M. L.	
<i>Cádiz</i>	D. Manuel Funes, de la Orden de Santiago.	} 1826
<i>Cádiz</i>	D. Manuel Martinez Espinosa.	
<i>Cádiz</i>	D. Francisco Ponce de Leon, O. M. H. y C. M. L.	} 1826
<i>Cartagena</i> ...	D. Simon Ferrer y Roch, director de las obras del Puerto de Barcelona, O. M. H.	

IDEM SUPERNUMERARIOS.

<i>Ferrol</i>	D. Luis Ibarra.....	1828
<i>Cádiz</i>	D. Josef Resusta, O. M. H.....	1829
<i>Cartagena</i> ...	D. Francisco Rodriguez Galabert, Agente Fiscal en el supremo Consejo de la Guerra, O. M. H.....	1830

TENIENTES DE NAVIO.

<i>Cádiz</i>	D. Claudio Goursolas.....	1793
<i>Cartagena</i> ...	D. Josef Aznar y Reyna, O. M. H.	} 1815
<i>Cartagena</i> ...	D. Josef García Campero, O. M. H. y C. M. L.	
<i>Ferrol</i>	D. Luis de los Rios.....	} 1819
<i>Cádiz</i>	D. Ramon Martinez del Corro.....	
<i>Cartagena</i> ...	D. Manuel de los Rios, O. M. H.	
<i>Cádiz</i>	D. Felix Boullon, O. M. H.....	} 1825
<i>Cádiz</i>	D. Josef Sanchez Cerquero, Director del Observatorio Astronómico, O. M. H.....	
<i>Cádiz</i>	D. Andres Baleato, con destino en el Depósito Hidrográfico.....	1826
<i>Cartagena</i> ...	D. Francisco Sirera, Ayuda de Cá- mara de S. M., O. M. H. y C. M. L.	} 1827
<i>Cádiz</i>	D. Josef Alvarez Ramos.	
<i>Cádiz</i>	D. Josef Perez Bustillos, encargado de la mesa de Matrículas en la Co- mandancia general, C. M. L.	} 1829
<i>Cádiz</i>	D. Francisco Villavicencio y Vaz- quez, C. M. L.	
<i>Cádiz</i>	D. Ildefonso Yoldi, de la Orden de Cristo de Portugal.	} 1829
<i>Cádiz</i>	D. Francisco La Rocha.....	
<i>Cádiz</i>	D. Mariano Martin Rubio.....	} 1829
<i>Cádiz</i>	D. Josef Sartorio.	
<i>Ferrol</i>	D. Ciriaco Muller, encargado de las obras del puerto de Rivadesella..	} 1829
<i>Cartagena</i> ...	D. Agustin Angosto.....	

IDEM SUPERNUMERARIOS.

<i>Cádiz</i>	D. Ramon Oyague.....	} 1830
<i>Cádiz</i>	D. Juan Bautista Iriarte.....	
<i>Ferrol</i>	D. Baltasar Rodriguez Tapia.....	
<i>Cádiz</i>	D. Andres Ortiz.....	

ALFERECES DE NAVIO.

<i>Cádiz</i>	D. Domingo Antonio Collado, procedente de Batallones, O. M. H.....	1813
<i>Cartagena</i> ...	D. Juan García del Postigo, O. M. H.....	1827

SEÑORES GEFES Y OFICIALES
destinados en el ramo de matrículas.

SEÑORES BRIGADIERES.

<i>Cartagena</i> ...	D. Francisco Millau, Comendador de la Legion de Honor de Francia, O. M. H.....	1815
<i>Cartagena</i> ...	D. Francisco Beranger, Comendador de las Ordenes de Isabel la Católica y Cristo de Portugal, O. M. H....	1816
<i>Cartagena</i> ...	D. Diego Aleson, O. M. H.....	} 1825
<i>Ferrol</i>	D. Josef Ignacio Colmenares, O. M. H.}	
<i>Ferrol</i>	D. Pedro Cabrera, O. M. H.....	1828
<i>Cádiz</i>	D. Ignacio María Acedo, O. M. H.....	1829
<i>Cádiz</i>	D. Francisco Espelius, O. M. H....	1830

SEÑORES CAPITANES DE NAVIO.

<i>Cádiz</i>	D. Joaquin de Mora, O. M. H.....	1811
<i>Cádiz</i>	D. Manuel Moscoso y Peñaranda, O. M. H.....	1816
<i>Ferrol</i>	D. Santos Membiela, O. M. H.....	} 1825
<i>Cádiz</i>	D. Josef Ignacio Alcalá, O. M. H.	
<i>Ferrol</i>	D. Juan Nepomuceno Donestebe, O. M. H.....	

78 CAPITANES DE NAVIO DESTINADOS EN MATRICULAS.

<i>Cartagena</i> ...	D. Pedro del Cel Loyzaga, O. M. H.	}	1825
	y C. M. L.		
<i>Cartagena</i> ...	D. Fernando Dominicis, O. M. H.	}	1825
<i>Cádiz</i>	D. Vicente Valcarcel.		
<i>Ferrol</i>	D. Francisco de Paula Topete, Ca- ballero pensionado de la Real y distinguida Orden española de Cár- los III, O. M. H.....		
<i>Ferrol</i>	D. Joaquin Ibañez de Corvera, O. M. H., C. M. L. y C. M. D.	}	1826
<i>Ferrol</i>	D. Agustin Wauters y Horcasitas..		
<i>Ferrol</i>	D. Pedro Hurtado de Corcuera, Ca- ballero pensionado de la Real y dis- tinguida Orden española de Cárlos III O. M. H.....		1827
<i>Ferrol</i>	D. Josef Corvera y Falla, Caballero de la Real y distinguida Orden es- pañola de Cárlos III, O. M. H....	}	1828
<i>Cádiz</i>	D. Josef Orozco, O. M. H.....		
<i>Cartagena</i> ...	D. Josef Martinez de Medinilla.....	}	1829
<i>Cádiz</i>	D. Antonio Ulloa, Caballero de la Or- den de San Juan.....		
<i>Cádiz</i>	D. Manuel Ribera y Pascual, O. M. H.	}	1830
<i>Cartagena</i> ...	D. Manuel Vacaro, O. M. H. y C. M. L.		
<i>Cartagena</i> ...	D. Gerardo Murfi, C. M. L.		
<i>Ferrol</i>	D. Josef Ruiz Apodaca.		
<i>Cartagena</i> ...	D. Manuel Valcarcel, O. M. H.)		

CAPITANES DE FRAGATA.

<i>Cartagena</i> ...	D. Domingo Federichi, O. M. H....	}	1811
<i>Cartagena</i> ...	D. Antonio Robles Carrasco.....		
<i>Cádiz</i>	D. Francisco de Paula Ramos.....		1813
<i>Ferrol</i>	D. Eduardo Mosquera, O. M. H....		1814
<i>Cádiz</i>	D. Agustin Blondo Zavala, O. M. H.	}	1815
<i>Ferrol</i>	D. Ramon Allende, O. M. H.		
<i>Cartagena</i> ...	D. Josef García Santa María, O. M. H.)		
<i>Cádiz</i>	D. Rafael Morales, O. M. H.....	}	1816
<i>Cádiz</i>	D. Joaquin Villalba.....		

<i>Cartagena</i> ...	D. Josef García de Quesada, O. M.	}	1819
	H. y C. M. D.		
<i>Cartagena</i> ...	D. Francisco Melendez, O. M. H.	}	1824
<i>Ferrol</i>	D. Diego Juan de Castro.....		
<i>Cádiz</i>	D. Joaquin Vara de Rey, O. M. H.	}	1825
<i>Cartagena</i> ...	D. Antonio Tahona y Ugarte, O. M. H.		
<i>Cádiz</i>	D. Josef Miranda y Fontao, O. M. H.	}	1827
<i>Ferrol</i>	D. Francisco María de Echezarreta, O. M. H.		
<i>Cádiz</i>	D. Alvaro de la Serna. O. M. H.	}	1828
<i>Ferrol</i>	D. Agustin Maldonado, O. M. H.		
<i>Ferrol</i>	D. Vicente Caamaño, de la Orden de San Juan, O. M. H.	}	1829
<i>Ferrol</i>	D. Francisco Fernandez Miranda, O. M. H.		
<i>Cartagena</i> ...	D. Felix Gastambide, O. M. H.	}	1830
<i>Ferrol</i>	D. Vicente Camino.		
<i>Cádiz</i>	D. Josef Mendivil, O. M. H.	}	1831
<i>Cádiz</i>	D. Julian Leonés, C. M. L.		
<i>Cádiz</i>	D. Tomas Cerviño, O. M. H.	}	1832
<i>Cádiz</i>	D. Cayetano Lobaton, O. M. H. y C. M. L.		
<i>Cartagena</i> ...	D. Antonio Angosto, O. M. H.	}	1833
<i>Cartagena</i> ...	D. Federico Granmaren.		
<i>Cádiz</i>	D. Francisco Leon y Luna, O. M. H.	}	1834
<i>Cádiz</i>	D. Mateo Albornóz, O. M. H. y C. M. L.		

TENIENTES DE NAVIO.

<i>Ferrol</i>	D. Joaquin Espinosa, O. M. H.	1809	
<i>Cartagena</i> ...	D. Josef Delgado, O. M. H.	}	1811
<i>Cádiz</i>	D. Josef del Viso, O. M. H.		
<i>Cádiz</i>	D. Antonio Abadía, O. M. H.	}	1815
<i>Ferrol</i>	D. Manuel Gutierrez Caviedes, O. M. H.		
<i>Cartagena</i> ...	D. Vicente Martin Vegue, O. M. H.	}	1816
<i>Cartagena</i> ...	D. Gabriel Olivar.....		

80 TENIENTES DE NAVIO DESTINADOS EN MATRICULAS.

<i>Cádiz</i>	D. Eligio Croquer, O. M. H. y C. M. L.	1815
<i>Cartagena</i> . . .	D. Pablo Marge, C. M. L.	1818
<i>Cádiz</i>	D. Andres Tosta y Montaña, O. M. H.	} 1825
<i>Ferrol</i>	D. Josef Vargas Machuca, O. M. H. y C. M. D.	
<i>Cartagena</i> . . .	D. Jacinto Baldasano	} 1827
<i>Cartagena</i> . . .	D. Francisco de Paula Amieva.	
<i>Cartagena</i> . . .	D. Mariano Julian y Ramos, O. M. H.	
<i>Ferrol</i>	D. Miguel Carranque, O. M. H.	} 1829
<i>Ferrol</i>	D. Juan Duran y Alvarez, O. M. H.	
<i>Cartagena</i> . . .	D. Domingo Menduiña, C. M. L.	
<i>Cartagena</i> . . .	D. Manuel Barrientos.	
<i>Cádiz</i>	D. Casimiro Lamuela.	
<i>Cartagena</i> . . .	D. Pedro Pilon, de la Orden de Cristo en Portugal.	
<i>Ferrol</i>	D. Andres Pita de Veyga.	
<i>Cartagena</i> . . .	D. Rafael Fernandez Mesa.	
<i>Ferrol</i>	D. Antonio Josef Maimó, O. M. H.	
<i>Cádiz</i>	D. Ignacio María Martinez.	
<i>Cádiz</i>	D. Francisco Fernandez de los Sen- deros, O. M. H.	
<i>Cádiz</i>	D. Rodrigo Tavira.	
<i>Cartagena</i> . . .	D. Fulgencio Anrich, O. M. H. y C. M. L.	
<i>Cartagena</i> . . .	D. Vicente Rodriguez Galabert. . . .	} 1828
<i>Cádiz</i>	D. Antonio Vargas, C. M. L.	
<i>Cádiz</i>	D. Manuel de Llanos.	} 1829
<i>Cartagena</i> . . .	D. Pablo Guillen.	
<i>Cartagena</i> . . .	D. Luis Polo, O. M. H.	
<i>Cádiz</i>	D. Antonio de la Rosa, O. M. H. y C. M. L.	
<i>Ferrol</i>	D. Miguel Wauters Horcasitas.	} 1830
<i>Ferrol</i>	D. Josef Marcelino Salazar, O. M. H.	
<i>Ferrol</i>	D. Antonio Sollozo, O. M. H.	

IDEM GRADUADOS.

- Cartagena*... D. Francisco Ibañez y Berdú, procedente de brigadas, O. M. H. 1824
Cádiz..... D. Julian Alias, de Pilotos, O. M. H. 1826

TENIENTES DE FRAGATA.

- Ferrol*..... D. Manuel Fernandez Nieto, procedente de brigadas, O. M. H. 1821
Cartagena.. D. Marcos Jimenez, id. O. M. H. .. 1827

IDEM GRADUADOS.

- Cartagena*... D. Cristóbal Martinez, procedente de Contramaestres, O. M. H. 1810
Cartagena.. D. Eugenio García Cascion, procedente de brigadas, O. M. H. 1825
Cádiz..... D. Pedro Gonzalez, de Pilotos, O. M. H. 1830

LFERECES DE NAVIO.

- Ferrol*..... D. Domingo Lopez, procedente de Pilotos. 1805
Ferrol..... D. Pedro Taboada, procedente de Brigadas. 1807
Ferrol..... D. Melchor Gonzalez, procedente de Brigadas. 1809
Cartagena.. D. Vicente Gadea, procedente de Batallones, O. M. H. 1813
Ferrol..... D. Roman Ayala.
Ferrol..... D. Francisco Chamorro, procedente de Batallones. 1814
Ferrol..... D. Francisco Quesada.
Cádiz..... D. Antonio Uricelqui, procedente de Batallones, O. M. H. 1815
Ferrol..... D. Dionisio de las Cagigas, O. M. H. 1819
Ferrol..... D. Juan Josef de Aldecoa. 1825

82 ALFERECES DE NAVIO DESTINADOS EN MATRICULAS.

<i>Cartagena</i> ...	D. Juan Guarino, procedente del Cuerpo de Pilotos, O. M. H.	} 1826
<i>Cartagena</i> ...	D. Lucas Gonzalez, procedente de Batallones, O. M. H.	
<i>Ferrol</i>	D. Bernardo Gonzalez Soto.....	1828

IDEM GRADUADOS.

<i>Ferrol</i>	D. Mateo Panchuelo, procedente de Batallones, O. M. H.	1822
<i>Ferrol</i>	D. Francisco Oliver, O. M. H.	} 1825
<i>Cartagena</i> ...	D. Manuel Serrano, procedente de Batallones, O. M. H.	
<i>Cartagena</i> ...	D. Juan Frutos, idem.	
<i>Cádiz</i>	D. Juan Josef Benitez, idem, O. M. H.	
<i>Cádiz</i>	D. Joaquin Lopez, idem, O. M. H.	
<i>Cartagena</i> ...	D. Esteban Fillol, idem, O. M. H.	
<i>Ferrol</i>	D. Tomas Regalado, idem.	
<i>Ferrol</i>	D. Ramon Santos Gomez, idem.	
<i>Cádiz</i>	D. Josef Martinez, procedente de Pi- lotos, O. M. H.	
<i>Cartagena</i> ...	D. Juan Jimenez Lara, idem.		} 1826
<i>Cádiz</i>	D. Manuel Rodriguez Jaen, idem, O. M. H.	
<i>Cartagena</i> ...	D. Francisco Morales, idem, O. M. H.	} 1827
<i>Cádiz</i>	D. Josef Barizon, O. M. H.	
<i>Cádiz</i>	D. Silverio Albor, procedente de Brigadas, O. M. H.	
<i>Cartagena</i> ...	D. Josef Vela, idem, O. M. H.	} 1828
<i>Ferrol</i>	D. Manuel Isar-Ramos, idem, O. M. H.	
<i>Ferrol</i>	D. Tomas Caballero, procedente de Batallones, O. M. H.	} 1828
<i>Cádiz</i>	D. Josef Zacarías Noy, procedente de Pilotos.	

ALFERECES DE FRAGATA.

<i>Ferrol</i>	D. Domingo Antonio Villar, procedente de Pilotos, O. M. H.....	1804
<i>Ferrol</i>	D. Felipe Gomez del Casal, procedente de Brigadas, O. M. H. y C. M. L.....	1811
<i>Cádiz</i>	D. Mateo Honorot.....	1824

IDEM GRADUADOS.

<i>Ferrol</i>	D. Pedro Fernandez Tuñon, procedente de Batallones.....	1810
<i>Cartagena</i> ..	D. Agustin Miralles.....	1815
<i>Cádiz</i>	D. Luis Gines Guerrero, procedente de Batallones.	} 1816
<i>Cartagena</i> ..	D. Josef Gonzalez del Prado, idem.	
<i>Cartagena</i> ..	D. Josef Moron, idem.	
<i>Ferrol</i>	D. Josef La Mora, idem.....	} 1817
<i>Cartagena</i> ..	D. Antonio Gomez, idem.....	
<i>Ferrol</i>	D. Juan Vazquez, idem.....	1818
<i>Ferrol</i>	D. Benito Moro, idem.....	1819
<i>Cádiz</i>	D. Josef de Casas, procedente de Contramaestres, C. M. D.....	1824
<i>Ferrol</i>	D. Victor Fernandez, procedente de Batallones.....	1825
<i>Cádiz</i>	D. Manuel Perez Ramos, procedente de Pilotos.	} 1826
<i>Cádiz</i>	D. Ramon de Castro, idem.	
<i>Cartagena</i> ..	D. Dionisio Roselló, idem, C. M. L.....	} 1827
<i>Ferrol</i>	D. Manuel de Remolina, procedente de Brigadas.....	
<i>Cádiz</i>	D. Francisco Quintana, C. M. D..	} 1829
<i>Cádiz</i>	D. Josef Fernandez, procedente de Batallones, C. M. D.	
<i>Cádiz</i>	D. Manuel Herrero, idem.	
<i>Cádiz</i>	D. Josef Joaquin de Iturzaeta, procedente de Pilotos.....	

<i>Cádiz</i>	D. Juan Josef Fornaris.	} 1829
<i>Ferrol</i>	D. Luis Canosa, procedente de Batallones.	
<i>Ferrol</i>	D. Benito Lefran, idem.	
<i>Ferrol</i>	D. Francisco Cañete y Mier, sin graduacion de Oficial.	
<i>Cádiz</i>	D. Felipe Carrasco, procedente de Batallones, idem.	

SEÑORES JEFES Y OFICIALES
QUE HALLANDOSE RETIRADOS OCUPAN DESTINOS
EN EL RAMO DE MATRICULAS.

TENIENTES DE NAVIO.

<i>Cartagena</i> . . .	D. Manuel Olmedilla, O. M. H.
<i>Ferrol</i>	D. Josef Caballero.
<i>Ferrol</i>	D. Manuel Nuñez Portocarrero, O. M. H.
<i>Cartagena</i> . . .	D. Josef Mosquera.
<i>Ferrol</i>	D. Juan Godoy.

IDEM GRADUADOS.

<i>Cartagena</i> . . .	D. Luis Mendoza.
------------------------	------------------

TENIENTES DE FRAGATA.

<i>Cádiz</i>	D. Francisco Sergeant.
<i>Ferrol</i>	D. Juan O-Dogerty.
<i>Cádiz</i>	D. Josef Basurto.
<i>Cádiz</i>	D. Manuel Primo Rivera.
<i>Cádiz</i>	D. Josef María Ochoa.
<i>Cartagena</i> . . .	D. Fernando Chacon.

ALFERECES DE NAVIO.

<i>Cartagena</i> . . .	D. Joaquin Gisbert, procedente de Batallones, O. M. H.
<i>Ferrol</i>	D. Josef Lopez Arenosa, idem.
<i>Cartagena</i> . . .	D. Josef García Navas, idem.

IDEM GRADUADOS.

- Ferrol*. D. Antonio Mas , procedente de Batallones,
O. M. H.
- Cartagena*. . . D. Martin Geyling , idem.
- Cartagena*. . . D. Manuel Gonzalez Ribera , idem de Bri-
gadas , O. M. H.
- Cádiz*. D. Juan Gomez Sandé , idem de Pilotos,
C. M. D.

ALFERECES DE FRAGATA.

- Cádiz*. D. Antonio Sergeant.
- Cádiz*. D. Manuel Verdugo.
- Cartagena*. . . D. Josef María Sanchez , procedente de Ba-
tallones.
- Cádiz*. D. Andres Perez , idem.

IDEM GRADUADOS.

- Ferrol*. D. Francisco Fernandez Castro , procedente
de Batallones , O. M. H.

TERCIOS NAVALES.

Toda la gente de mar de las costas de la Península, alistada para el servicio de los bajeles y arsenales, forma un cuerpo militar conocido bajo la denominacion genérica de Tercios navales, que toma la que les es peculiar de la situacion respectiva del Departamento y Apostaderos, de modo que se llaman Tercios navales de Poniente los del Departamento de Cádiz; Tercios navales de Levante los comprendidos en la demarcacion del Apostadero de Cartagena; y Tercios navales del Norte los correspondientes al Apostadero del Ferrol; pero aun estos Tercios sufren la subdivision que exige la extension de cada Departamento y Apostaderos, y toman el nombre de su Capital, á saber: los Tercios navales de Levante se dividen en los de Car-

tagena, Barcelona, Valencia y Mallorca; los de Poniente abrazan los tercios de Cádiz, Málaga y Sevilla, y la provincia de Canarias; y los del Norte en Tercios del Ferrol, Vigo y Santander, agregándose á ellos las Provincias Vascongadas. Para el gobierno interior y escala de alternativa del servicio se subdivide cada Tercio en partidos ó provincias, y estas en distritos y trozos por lo tocante al territorio y ejercicio de la jurisdiccion. Unos y otros destinos estan servidos por Oficiales de guerra de la Armada que ejercen la jurisdiccion de Marina, y el mando de esta Milicia naval en representacion de los Comandantes generales del Departamento y Apostaderos, primeros Gefes de ella, en la comprension de su mando, entendiéndose con estos para su régimen y disciplina todos los gefes distribuidos en las Provincias.

DEPARTAMENTO DE CADIZ.

TERCIO DE CADIZ.

Comandante.

El Brigadier D. Francisco Beranger.

Segundo.

El Capitan de Navío D. Josef Orozco.

El de igual clase D. Manuel Rivera, agregado.

Ayudantes.

El Teniente de Navío D. Antonio Abadía.

El de igual clase D. Josef Sartorio.

Contador.

El Comisario de guerra graduado D. Ramon de Leizo y Serrano.

Asesor.

D. Josef María Villaranda.

Fiscal.

D. Manuel Andres de Arellano.

Escribano.

D. Josef María de la Cruz Romero.

AYUDANTES DE DISTritos.

Puerto de Santa María.

El Teniente de Fragata D. Josef Vernaci.

Puerto Real.

El Alferez de Fragata graduado D. Ramon de Castro.

Chiclana.

El Alferez de Navío graduado, del Cuerpo de Pilotos,
D. Josef Barizon.

San Fernando.

El Teniente de Navío D. Josef Perez Bustillo.

Conil y Bejer.

El Capitan de Fragata D. Cayetano Lobaton.

PROVINCIA Y PARTIDO DE ALGECIRAS.

Comandante.

El Capitan de Navío D. Manuel Moscoso y Peña-
randa.

Segundo.

El Capitan de Fragata D. Tomas Cerviño.

Ayudante.

El Teniente graduado D. Antonio Hernandez.

Contador.

El Oficial primero D. Josef María Belando.

Asesor.

D. Juan de Dios Diaz.

Escribano.

D. Josef de Ronda.

AYUDANTES DE DISTRITOS.

San Roque.

El Sargento primero D. Felipe Carrasco.

Tarifa.

El Teniente de Navío D. Joaquin Vial.

Ceuta.

El Teniente de Navío D. Joaquin de Santiago.

Contaduría del Partido.

El

Resúmen de la fuerza marinera de dicho Tercio.

Pilotos.....	496
Contramaestres.....	} 279
Prácticos.....	
Cabos.....	
Patrones.....	498
Veteranos.....	17
Marinería hábil.....	1.868
Idem inhábil.....	540
Maestranza hábil.....	1.302
Idem inhábil.....	244
Embarcaciones.....	1.382

TERCIO DE MALAGA.

Comandante.

El Brigadier D. Ignacio María Acedo.

Segundo.

El Capitan de Fragata D. Joaquin Vara de Rey.

Ayudantes.

El Teniente de Navío D. Josef del Viso.
El de igual clase D. Josef Alvarez Ramos.

Contador.

El Comisario de Guerra graduado D. Juan de Sierra.

Asesor.

D. Josef María Montemayor.

Escribano.

D. Josef María Bedmar.

AYUDANTES DE DISTritos.

Estepona.

El Teniente de Fragata retirado D. Manuel Primo de Ribera.

Marbella.

El Piloto graduado de Teniente de Fragata D. Pedro Gonzalez.

Velez-Málaga.

El Alferez de Navio graduado D. Josef Martinez.

PROVINCIA Y PARTIDO DE MOTRIL.

Comandante.

El Capitan de Navío D. Joaquin de Mora.

Segundo.

El Teniente de Navío D. Ildefonso Yoldi.

Ayudante.

El Alferez de Navío graduado D. Juan Josef Benitez.

Contador.

El Oficial segundo D. Martin Quirós.

Asesor.

D. Josef María Cordero.

Escribano.

D. Cristobal Herrera.

AYUDANTES DE DISTritos.

Nerja y Torrós.

El Alferez de Navío D. Antonio Uricelgui.

Almuñecar.

El Alferez de Fragata graduado D. Luis Gines Guerrero.

Salobreña.

El Alferez de Fragata graduado D. Francisco Quintana.

PROVINCIA Y PARTIDO DE ALMERIA.

Comandante.

El Capitan de Fragata D. Francisco de Paula Ramos.

Segundo.

El Teniente de Navío D. Eligio Croquer.

Ayudante.

D.

Contador.

El Oficial segundo D. Josef de Leon y Monge.

Asesor.

D. Juan Martinez de Remacha.

Escribano.

D. Juan Libert Dávalos.

AYUDANTES DE DISTRITOS.

Albuñol.

El Alferez de Navío graduado D. Silverio Arbor.

Adra.

El Teniente de Navío D. Casimiro Lamuela.

Roquetas.

El Alferez de Navío graduado D. Joaquin Lopez.

Resúmen de la fuerza marinera de dicho Tercio.

Pilotos.....	56
Contramaestres.....	} 16
Prácticos.....	
Cabos.....	
Patrones.....	280
Veteranos.....	8
Marinería hábil.....	950
Idem inhábil.....	504
Maestranza hábil.....	120
Idem inhabil.....	21
Embarcaciones.....	651

TERCIO DE SEVILLA.

Comandante.

El Brigadier D. Francisco Espeliús.

Segundo.

El Capitan de Navío D. Antonio Ulloa.

Ayudantes.

El Teniente de Fragata retirado D. Josef María Ochoa.

El Alferez de Fragata retirado D. Antonio Sergeant.

Contador.

El Oficial primero D. Joaquin Navarro.

Asesor.

D. Luis Lopez Daza.

Escribano.

D. Manuel Valverde.

AYUDANTES DE DISTRITOS.

Coria y Puebla.

El Teniente de Fragata retirado D. Francisco Sergeant.

Alcalá del Rio.

El

El Tablazo.

El Subteniente retirado D. Andres Perez.

PROVINCIA Y PARTIDO DE SANLUCAR.

Comandante.

El Capitan de Fragata D. Mateo Albornoz.

Segundo.

El Teniente de Navío D. Antonio la Rosa.

Ayudante.

El Subteniente graduado D. Juan Mayoral.

Contador.

El Oficial segundo D. Francisco de Paula Monzon.

Asesor.

D. Josef Ontoria.

Escribano.

D. Josef Gonzalez Barriga.

AYUDANTES DE DISTritos.

Rota.

El Teniente de Navío graduado D. Julian Alias.

Jerez de la Frontera.

El Teniente de Fragata retirado D. Josef Basurto.

Chipiona.

El Alférez de Fragata graduado D. Josef de Casas.

PROVINCIA DE AYAMONTE.

Comandante.

El Capitan de Fragata D. Rafael Morales.

Segundo.

El Teniente de Navío D. Antonio Vargas.

Ayudante.

El Teniente graduado D. Juan Maturana.

Contador.

El Oficial tercero D. Josef Mallen.

Asesor.

D. Manuel García Dominguez.

Escribano.

D. Manuel Minon.

AYUDANTES DE DISTritos.

Higuerita.

El Teniente de Navío D. Andres Tosta.

Cartaya y Lepe.

El Alférez de Navío graduado D. Manuel Rodriguez Jaen.

Huelva.

El Capitan de Fragata D. Agustin Blondo Zavala.

Moguer.

El Teniente de Navío D. Francisco Fernandez de los Senderos.

Resúmen de la fuerza marinera de dicho Tercio.

Pilotos.....	11
Contramaestres.....	} 89
Prácticos.....	
Cabos.....	
Patrones.....	480
Veteranos.....	9
Marinería hábil.....	1.929
Idem inhábil.....	666
Maestranza hábil.....	668
Idem inhábil.....	60
Embarcaciones.....	1.085

PROVINCIA DE CANARIAS.

Comandante.

El Capitan de Fragata D. Joaquin Villalba.

Segundo.

El

Ayudante.

El

Contador.

El Oficial primero D. Francisco de Ortega.

Asesor.

D. Josef Sabater.

Escribano.

D. Josef Oliver Fernandez.

AYUDANTES DE DISTRITOS.

Gran Canaria.

El Alferez de Fragata retirado D. Manuel Verdugo.

Orotava.

El Alferez de Fragata graduado D. Josef Joaquin de Iturzaeta.

Resúmen de la fuerza marinera de dicha Provincia.

Pilotos.....	43	Cabildos.
Contramaestres.....	} 181	
Prácticos.....		
Cabos.....		
Patrones.....	00	
Veteranos.....	00	
Marinería hábil.....	2.650	
Idem inhábil.....	1.030	
Maestranza hábil.....	75	
Idem inhábil.....	00	
Embarcaciones.....	00	

APOSTADERO DEL FERROL.

TERCIO DEL FERROL.

Comandante.

El Capitan de Navío D. Juan Nepomuceno Donesteve.

Segundo.

El Capitan de Fragata D. Eduardo Mosquera.

Ayudantes.

El Teniente de Navío D. Antonio Sollozo.

El Alferez de Fragata graduado D. Luis Canosa.

Contador.

El

Asesor.

D. Juan Orejas Canseco.

Escribano.

D. Domingo Estrabiz.

AYUDANTES DE DISTRITO.

Ares.

El Teniente de Fragata D. Manuel Fernandez Nieto.

Cedeyra.

El Alferez de Fragata D. Domingo Antonio Villar.

Mugar dos.

El Alferez de Navío graduado D. Tomas Regalado.

PROVINCIA Y PARTIDO DE LA CORUÑA.

Comandante.

El Capitan de Navío D. Agustin Wauters y Horcasitas.

Segundo.

El Capitan de Fragata D. Vicente del Camino.

Ayudante.

El Alférez de Navío graduado D. Francisco Oliver.

Contador.

El Oficial primero D. Gabriel de Alpizcueta.

Asesor.

D. Manuel Vilomar.

Escribano.

D. Benito Tomas Frade.

Sada.

El Teniente de Navío D. Manuel Gutierrez Cabiedes.

TERCIOS NAVALES.

Malpica.

El Alférez de Fragata graduado D. Gregorio Perales.

Camariñas.

El Alférez de Fragata graduado D. Manuel de Remolina.

Corcubion.

El Alférez de Fragata D. Felipe Gomez del Casal.

Muros.

El Alférez de Navío graduado D. Manuel Izar-Ramos.

Resúmen de la fuerza marinera de dicho Tercio.

Pilotos hábiles é inhábiles	57
Contramaestres	} 19
Prácticos.	
Cabos	
Patrones.	124
Veteranos	257
Marinería hábil.	4.721
Idem inhábil.	404
Maestranza hábil.	666
Idem inhábil.	153
Embarcaciones.	1.044

TERCIO DE VIGO.

Comandante.

El Brigadier D. Pedro Cabrera.

Segundo.

El Capitan de Fragata D. Francisco Fernandez
Miranda.

Ayudantes.

El Teniente de Navío D. Joaquin Espinosa.

El Alférez de Navío D. Melchor Gonzalez.

Contador.

El Oficial primero D. Manuel Copete.

Asesor.

D. Manuel Antonio Rodal.

Escribano.

D. Josef Doldan.

AYUDANTES DE DISTritos.

Redondela.

El Teniente de Fragata retirado D. Juan O-Do-jerti.

Pontevedra.

El Alferez de Navío D. Francisco Quesada.

Cangas.

El Alferez de Navío D. Roman Ayala.

Bayona y la Guardia.

El Alferez de Fragata graduado D. Victor Fernandez.

PROVINCIA Y PARTIDO DE VILLAGARCIA.

Comandante.

El Capitan de Fragata D. Diego Juan de Castro.

Segundo.

El Teniente de Navío D. Antonio Maimó.

Ayudante.

El Alferez de Navío D. Domingo Lopez.

Contador.

El Oficial segundo D. Alejo Antonio Pigned.

Asesor.

D. Pedro Arias Noguero.

Escribano.

D. Juan Josef Jimeno.

AYUDANTES DE DISTRITOS.

Caramiñal.

El Alferez de Navío graduado D. Ramon Santos Gomez.

Padron.

El Teniente de Navío D. Andres Pita de Veyga.

Noya.

El Teniente de Navío D. Miguel Wauters Horcasitas.

Sangenjo.

El Subteniente graduado D. Simon Caballero , interino

Rianjo.

El Alferez de Fragata graduado D. Tomas Caballero.

Resúmen de la fuerza marinera de dicho Tercio.

Pilotos hábiles é inhábiles.	75
Contramaestres.	} 5
Prácticos.	
Cabos.	
Patrones	71
Veteranos	938
Marinería hábil.	5.936
Idem inhábil.	858
Maestranza hábil.	342
Idem inhábil.	34
Embarcaciones	2.568

TERCIO DE SANTANDER.

Comandante.

El Capitan de Navío D. Joaquin Ibañez de Corbera.

Segundo.

El Capitan de Fragata D. Agustin Maldonado.

Ayudante.

El Alferez de Fragata graduado D. Josef Mora.

Contador.

El Oficial primero D. Luis Fernandez.

Asesor.

D. Antonio Alvaro del Castillo.

Escribano.

D. Hilario Laso de la Vega.

AYUDANTES DE DISTRITOS.

Laredo.

El Piloto particular D. Francisco Cañete y Mier.

Castro-Urdiales.

El Teniente de Navío D. Josef Marcelino Salazar.

San Vicente de la Barquera.

El Alferez de Navío D. Juan Josef Aldecoa.

PROVINCIA Y PARTIDO DE VIVERO.

Comandante.

El Capitan de Navío D. Santos Membiela.

Segundo.

El Teniente de Navío retirado D. Josef Caballero.

Ayudante.

El Teniente de Navío D. Juan Godoy.

Contador.

El Oficial segundo D. Josef Nicolás de Castro.

Asesor.

D. Josef María Calvo.

Escribano.

D. Ramon Fernandez Canel.

AYUDANTES DE DISTritos.

Rivadeco.

El Teniente de Navío D. Miguel Carranque.

Santa Marta.

El Alferoz de Fragata graduado D. Benito Moro.

PROVINCIA Y PARTIDO DE GIJON.

Comandante.

El Capitan de Navío D. Josef Corvera y Falla.

Segundo.

El Teniente de Navío retirado D. Manuel Nuñez Portocarrero.

Ayudante.

El Teniente de Navío D. Josef Vargas Machuca.

Contador.

El Oficial primero D. Vicente Escorza.

Asesor.

D. Josef Diaz.

Escribano.

D.

AYUDANTES DE DISTritos.

Cudillero.

El Alférez de Fragata graduado y retirado D. Francisco Fernandez de Castro.

Castropol.

El Alférez de Navío D. Pedro Taboada.

Luarca.

El Alférez de Navío D. Francisco Chamorro.

Luanco.

El Alférez de Fragata graduado D. Pedro Fernandez Tuñon.

Llanes.

El Alférez de Fragata graduado D. Benito Lefran.

Rivadesella.

El Alférez de Navío D. Dionisio de las Cagigas.

Lastres.

El Alférez de Navío D. Bernardo Gonzalez y Soto.

Avilés.

El Alférez de Navío graduado y retirado D. Antonio Mas.

Resúmen de la fuerza marinera de dicho Tercio.

Pilotos hábiles é inhábiles.	80
Contramaestres.	} 6
Prácticos.	
Cabos.	
Patrones	114
Veteranos.	448
Marinería hábil.	2.379
Idem inhábil.	298
Maestranza hábil.	221
Idem inhábil.	102
Embarcaciones	972

PROVINCIAS VASCONGADAS.

BILBAO.

Comandante.

El Brigadier D. Josef Ignacio Colmenares.

Segundo.

El Capitan de Fragata D. Ramon Allende.

Ayudante.

El Subteniente graduado D. Pedro Carrillo, interino.

Contador.

El Oficial segundo D. Ignacio de la Brena.

Asesor.

D. Alejo Sagardinaga.

Escribano.

D. Julian Urquijo.

SAN SEBASTIAN.

Comandante.

El Capitan de Navío D. Pedro Hurtado de Corcuera,
nombrado.

Segundo.

El Capitan de Fragata D. Francisco Echezarreta.

Ayudante.

El Alferez de Fragata graduado D. Mateo Panchuelo.

Contador.

El Oficial segundo D. Josef Cano.

Asesor.

D.

Escribano.

D. Manuel Francisco Soraiz.

Marinería numerada en dichas Provincias.

Bilbao..... 277

San Sebastian..... 158

APOSTADERO DE CARTAGENA.

TERCIO DE IDEM.

Comandante.

El Brigadier D. Diego Aleson.

Segundo.

El Capitan de Fragata D. Felix Gastambide.

Ayudantes.

El Alferez de Fragata graduado D. Antonio Gomez.

El Teniente de Fragata graduado y retirado D. Benito Saez.

Contador.

El Oficial segundo D. Fulgencio Alcaráz.

Asesor.

D. Joaquin Romero.

Escribano.

D. Diego Josef Tapia.

AYUDANTES DE DISTritos.

Mazarrón.

El Teniente de Fragata retirado D. Fernando Chacon.

PROVINCIA Y PARTIDO DE VERA.

Comandante.

El Capitan de Navío D. Manuel Valcárcel.

Segundo.

El Teniente de Navío D. Gabriel Olivar.

Ayudante.

El Alferez de Fragata graduado D. Josef Fernandez.

Contador.

El Oficial tercero D. Juan Miguel Mauhorat.

Asesor.

D. Francisco Enciso.

Escribano.

D. Tomas Haro Reyes.

PROVINCIA Y PARTIDO DE ALICANTE.

Comandante.

El Capitan de Navío D. Josef Martinez Medinilla.

Segundo.

El Capitan de Fragata D. Antonio Tahona y Ugarte.

Ayudante.

El Teniente de Navío D. Francisco Amieba.

Contador.

El Oficial tercero D. Josef Bonet y Casas.

Asesor.

D. Antonio Gamborino.

Escribano.

D. Esteban Pastor y Rovira.

AYUDANTES DE DISTRITOS.

Gandia y Piles.

El

Denia.

El Teniente de Navío graduado D. Francisco Ibañez,
sin ejercicio.

Torre vieja.

El Teniente de Fragata graduado D. Cristóbal Mar-
tinez.

Villajoyosa.

El Teniente de Navío D. Manuel Olmedilla.

Altea.

El Alferez de Navío D. Vicente Gadea.

Benidorme.

El Teniente de Navío D. Vicente Martin Vegue.

Resúmen de la fuerza marinera de dicho tercio.

Pilotos.	176
Contramaestres.	} 93
Prácticos.	
Cabos.	
Patrones.	581
Veteranos.	148
Marinería hábil.	4.063
Idem inhábil.	153
Maestranza hábil.	594
Idem inhábil.	51
Embarcaciones.	1.193

TERCIO DE VALENCIA.

Comandante.

El Brigadier D.

Segundo.

El Capitan de Fragata D. Antonio Robles Carrasco.

Ayudante.

El Teniente de Navío D. Pedro Pilon.

Contador.

El Oficial primero D. Antonio Prieto.

Asesor.

D. Esteban Coronés.

Escribano.

D. Lorenzo Sevilla y Abril.

AYUDANTES DE DISTritos.

Castellon de la Plana.

El Teniente de Fragata graduado D. Eugenio García Cascion.

Vinaroz.

El Capitan de Fragata D. Francisco Grammaren.

Cullera.

El Teniente de Navío retirado D. Josef Mosquera.

PROVINCIA Y PARTIDO DE TORTOSA.

Comandante.

El Capitan de Fragata D. Domingo Federichi.

Segundo.

El Teniente de Navío D. Manuel Barrientos.

Ayudante.

El Alferez de Navío graduado D. Juan Frutos.

Contador.

El Oficial primero D. Victor Hernandez.

Asesor.

D. Vicente Cuello.

Escribano.

D. Joaquin Tomas Quinza.

Resúmen de la fuerza marinera de dicho tercio.

Pilotos.	39
Contramaestres.	} 5
Prácticos.	
Cabos.	
Patrones.	468
Veteranos.	46
Marinería hábil.	1.330
Idem inhábil.	519
Maestranza hábil.	150
Idem inhábil.	77
Embarcaciones.	1.359

TERCIO DE BARCELONA.

Comandante.

El Brigadier D. Francisco Millau.

Segundo.

El Capitan de Fragata D. Josef García Quesada.

Ayudantes.

El Teniente de Navío D. Josef Delgado.

El Alférez de Navío D. Francisco Falcó y Valcarcel,
interino.

Contador.

El Oficial segundo D. Josef María Pol de Ibañez.

Asesor.

D. Ceferino Ferret.

Escribano.

D. Josef Antonio Falp.

AYUDANTES DE DISTRITOS.

Badalona.

El Alférez de Navío graduado D. Josef Vela.

Sitges.

El Alférez de Navío graduado D. Manuel Serrano.

PROVINCIA Y PARTIDO DE MATARÓ.

Comandante.

El Capitan de navío D. Manuel Vacaro.

Segundo.

El Teniente de Navío D. Vicente Rodriguez Galavert.

Ayudante.

El Teniente de Navío D. Rafael Fernandez Mesa.

Contador.

El Oficial segundo D. Josef Sanz Jumilla.

Asesor.

D. Gaspar Borrás y Carbonell.

Escribano.

D. Antonio Simon.

AYUDANTES DE DISTRITOS.

Masnou.

El Teniente de Navío graduado y retirado D. Luis de Mendoza.

Arens.

El Teniente de Navío D. Fulgencio Anrrich.

Calella.

El Alferez de Navío graduado D. Francisco Morales.

Blanes.

El Alferez de Navío retirado D. Josef García Navas.

PROVINCIA Y PARTIDO DE TARRAGONA.

Comandante.

El Capitan de Fragata D. Josef García Sta. María.

Segundo.

El Teniente de Navío D. Luis Polo.

Ayudante.

El Alferez de Fragata graduado D. Manuel Herrero.

Contador.

El Oficial segundo D. Juan Mosquera.

Asesor.

D. Bartolomé Roig.

Escribano.

D. Josef María Cortadellas.

AYUDANTES DE DISTritos.

Villanova.

El Teniente de Navío D. Jacinto Baldasano.

Vendrell.

El Alferez de Navío retirado D. Joaquin Gisbert.

Salou.

El Capitan del Puerto.

Cambrils.

El Alferez de Fragata graduado D. Josef Moron.

PROVINCIA Y PARTIDO DE PALAMÓS.

Comandante.

El Capitan de Fragata D. Josef Mendivil.

Segundo.

El Teniente de Navío D. Agustin Angosto.

Ayudante.

El Alferez de Fragata graduado D. Antonio Vincens.

Contador.

El Oficial segundo D. Joaquin María Prieto.

Aesor.

D. Josef Pagés Galiart.

Escribano.

D. Josef Antonio Alvarez.

AYUDANTES DE DISTRITOS.

Selva.

El Alferez de Navío graduado D. Estevan Fillol.

Escala.

El Alferez de Navío D. Juan Guarino.

Palafruguell.

El Alferez de Fragata graduado D. Josef Gonzalez del Prado.

Cadaqués.

El Teniente de Navío D. Mariano Julian y Ramos.

S. Feliu.

El Teniente de Navío D. Domingo Menduina.

Rosas.

El Alferéz de Fragata graduado D. Agustin Miralles.

Resúmen de la fuerza marinera de dicho tercio.

Pilotos.	445
Contramaestres.	} 15
Prácticos.	
Cabos.	
Patrones.	1.088
Veteranos.	5
Marinería hábil.	4.254
Idem inhábil.	695
Maestranza hábil.	759
Idem inhábil.	110
Embarcaciones.	2.145

TERCIO DE MALLORCA.

Comandante.

El Capitan de Navío D. Pedro del Cel-Loizaga.

Segundo.

El Capitan de Fragata D.

Ayudantes.

El Teniente de Navío D. Pablo Marge.

El Alferéz de Navío graduado y retirado D. Manuel Gonzalez Ribera.

Contador.

El Comisario de Guerra graduado D. Vicente Bugeda.

Asesor.

D. Pedro Antonio Canoves.

Escribano.

D. Josef Fons y Font.

AYUDANTES DE DISTritos.

Andrach.

El

Alcudia.

El Alferez de Navío graduado D. Juan Jimenez Lara.

Felanich.

El Alferez de Fragata graduado D. Dionisio Roselló.

Soller.

El Teniente de Fragata D. Marcos Jimenez.

PROVINCIA Y PARTIDO DE IBIZA.

Comandante.

El Capitan de Fragata D. Francisco Melendez.

Segundo.

El

Ayudante.

El Piloto D. Francisco Egea, interino.

Contador.

El Oficial segundo D. Francisco de Paula Castel.

Asesor.

D. Agustin Ferrer.

Escribano.

D. Rafael Oliver.

PROVINCIA Y PARTIDO DE MAHON.

Comandante.

El Capitan de Navío D. Gerardo Murfi.

Segundo.

El

Ayudante.

El

Contador.

El Oficial tercero D. Alejandro Urquiza.

Asesor.

D. Francisco Roig.

Escribano.

D. Josef Seguí y Pons.

AYUDANTES DE DISTRITOS.

Ciudadela.

El Alferez de Navío D. Lucas Gonzalez.

Resúmen de la fuerza marinera de dicho tercio.

Pilotos.	389
Contra maestres.	} 42
Prácticos.	
Cabos.	
Patrones.	421
Veteranos.	1
Marinería hábil.	3.686
Idem inhábil.	239
Maestranza hábil.	459
Idem inhábil.	
Embarcaciones.	859

PROVINCIA Y PARTIDO DE LA ISLA DE CUBA.

HABANA.

Comandante.

El Capitan de Navío D. Josef Ignacio Alcalá.

Segundo.

El Capitan de Fragata D. Alvaro de la Serna.

Ayudantes.

El Teniente de Navío D. Manuel de los Rios, interino.

El Alferez de Fragata D. Mateo Honorot.

Contador.

El

Asesor.

El del Apostadero.

Escribano.

El del Apostadero.

AYUDANTES DE DISTritos.

Regla.

El Alferez de Navío graduado y retirado D. Juan Gomez Sandé.

Matanzas.

El Teniente de Navío D. Rodrigo Tavira.

Batabano.

El Teniente de Navío D. Pablo Guillen.

Filipinas.

El Piloto graduado de Alferéz de Fragata D. Manuel Perez Ramos, interino.

PROVINCIA Y PARTIDO DE TRINIDAD DE CUBA.

Comandante.

El Capitan de Navío D. Vicente Valcárcel.

Segundo.

El Teniente de Navío D. Manuel Llanos.

Ayudante.

El

Contador.

El Oficial tercero D. Josef Torres Galvez.

Asesor.

D. Diego Manuel Echemendia.

Escribano.

D. Juan Matamoros.

AYUDANTES DE DISTRITOS.

Jagua.

El Teniente de Navío D. Felix Boullon.

Vertientes.

El Subdelegado D. Juan Estanislao Arteaga.

Sta. Cruz.

El Subdelegado D. Josef de Jesus Caballero.

PROVINCIA Y PARTIDO DE S. JUAN DE LOS REMEDIOS.

Comandante.

El Capitan de Fragata D. Josef María de Miranda y Fontau.

Segundo.

El

Ayudante.

El

Contador.

El Oficial quinto D. Juan Franco Casado.

Asesor.

D. Rafael Antonio Cabrera.

Escribano.

D.

AYUDANTES DE DISTritos.

Jagua la Grande.

El Alférez de Fragata graduado D. Joaquín Rodríguez del Corral.

Laguna de Moron.

El Subdelegado D. Pedro Fernandez Pacheco.

PROVINCIA Y PARTIDO DE NUEVITAS.

Comandante.

El Capitan de Navío D. Fernando Dominicus.

Segundo.

El

Ayudante.

El Alferez de Navío graduado D. Josef Zacarías Noy.

Contador.

El Oficial segundo D. Antonio Lopez Illana.

Asesor.

D. Fernando Perez de Miranda.

Escribano.

D.

AYUDANTES DE DISTRITOS.

Guanajá.

El Capitan de Fragata D. Antonio Angosto.

Gibara.

El Alferez de Fragata graduado D. Juan Jose
Fornaris.

PROVINCIA Y PARTIDO DE SANTIAGO DE CUBA.

Comandante.

El Capitan de Navío D. Josef Ruiz de Apodaca.

Segundo.

El Teniente de Navío D. Ignacio María Martinez.

Ayudante.

El

Contador.

El Oficial tercero D. Josef Malcampo.

Asesor.

D. Salvador Rodriguez.

Escribano.

D. Antonio Aguirre.

AYUDANTES DE DISTritos.

Baracoa.

El Capitan del Puerto.

Manzanillo.

El Capitan del Puerto.

Resúmen de la fuerza marinera de dicha Isla.

Pilotos.	240
Contramaestres.	} 197
Prácticos.	
Cabos.	
Patrones.	55
Veteranos.	82
Marinería hábil.	1.610
Idem inhábil.	441
Jóvenes.	280
Maestranza hábil.	239
Idem inhábil.	83
Embarcaciones.	2.314

PROVINCIA Y PARTIDO DE PUERTO RICO.

Comandante.

El Capitan de Navío D. Francisco de Paula Topete.

Segundo.

El Capitan de Fragata graduado Marques de Piedra-
buena.

Ayudante.

El Subteniente retirado D. Josef María Sanchez.

Contador.

El Oficial primero graduado D. Felipe de Haro.

Asesor.

D.

Escribano.

D.

Resúmen de la fuerza marinera de esta isla.

Pilotos.	47
Contramaestres.	} 139
Prácticos.	
Cabos.	
Patrones.	112
Veteranos.	115
Marinería hábil.	1.267
Idem inhábil.	106
Maestranza hábil.	} 139
Idem inhábil.	
Embarcaciones.	719

Resúmen general de la fuerza marinera de todos los tercios.

Pilotos.	2.154
Contramaestres.	} 1.086
Prácticos.	
Cabos.	
Patrones.	4.292
Veteranos.	2.074
Marinería hábil.	36.643
Idem inhábil.	6.933
Maestranza hábil.	5.734
Idem inhábil.	935
Embarcaciones.	16.237

CAPITANES DE PUERTO DE ESPAÑA

é Indias.

SEÑORES BRIGADIERES.

- Barcelona*... D. Josef Calderon, Comendador de la Legion de honor de Francia, O. M. H.
Cádiz..... D. Antonio Tiscar,

SEÑORES CAPITANES DE NAVIO.

- Motril*..... El Comandante de Marina de la Provincia.
Nuevitas... El Comandante de Marina de la Provincia.
Málaga... D. Joaquin Mergelina.
Salou..... D. Timoteo O-Scanlan, O. M. H.
Mahon..... El Comandante de Marina de la Provincia.

IDEM GRADUADOS.

- Callao*..... D. Francisco Camuñez, sin ejercicio.
Trinidad de } D. Ambrosio Hurtado de Mendoza, O.
Cuba..... } M. H.
Cuba..... D. Francisco Javier Radillo, O. M. H.

CAPITANES DE FRAGATA.

- Tortosa*... El Comandante de Marina de la Provincia.
Ferrol..... D. Norberto Mella.
Coruña... D. Pedro Martinez del Corro.
Bilbao..... D. Josef de la Azuela, O. M. H.
Sevilla... D. Ignacio Olaeta, O. M. H. y C. M. L.
S. Sebastian, D. Josef Olozaga, O. M. H. y C. M. L.
Canarias... El Comandante de Marina de la Provincia.
S. Juan de los } El Comandante de Marina de la Provincia.
Remedios, }
Ibiza..... El Comandante de Marina de la Provincia.
Habana... D. Agustin Aguilar Tablada.
Santander... D. Juan Hevia.

Puerto Rico. El segundo Comandante de la Provincia.

Alicante D. Juan Novoa y Gayoso, O. M. H., C.
M. L. y C. M. D.

Cartagena . . . D. Mariano Vives.

Ayamonte . . . D. Manuel Echevarria.

IDEM GRADUADOS.

Algeciras . . . D. Manuel Palacios.

Almería D. Josef Medinilla.

Pasages D. Pedro Diaz de la Peña.

Baracoa D. Miguel Valenzuela.

TENIENTES DE NAVIO.

Santoña D. Aniceto Quijano.

Vinaróz D. Josef Febrer, O. M. H.

Vigo D. Josef Melgares, O. M. H.

Sanlúcar D. Josef Ley, O. M. H.

Valencia D. Antonio Josef Climent.

Gijon D. Josef Losada, O. M. H.

Palma D. Alonso Butron.

Manzanillo . . D. Juan Gabazo.

Ceuta D. Joaquin de Santiago, O. M. H. y C.
M. L.

Cádiz D. Juan Inciarte, Ayudante de la Capita-
nía del Puerto, O. M. H.

Guanaja El Ayudante de Marina del Distrito.

IDEM GRADUADOS.

Cádiz D. Joaquin Vargas Machuca, Ayudante de
la Capitanía del Puerto.

Aguilas D. Juan Martinez y Leon, de la Orden de
Cristo de Portugal, O. M. H.

TENIENTES DE FRAGATA.

Puerto de }
Sta. María. } D. Josef Vernaci, O. M. H.

- Cavite* D. Domingo García Señeriz, O. M. H.
Matanzas . . D. Luis de Vera y Lafita, O. M. H.

IDEM GRADUADOS.

- Torre Vieja* . . . D. Juan Moreu.

ALFERECES DE NAVIO.

- Tarragona* . . D. Felix Ruiz Fortuni, O. M. H.

IDEM GRADUADOS.

- S. Feliu* D. Melchor Bas.
Mataró D. Antonio Milan, O. M. H.
Barcelona . . D. Rafael Mas, Ayudante de la Capitanía del Puerto.
Cartagena . . D. Rafael Illescas, Ayudante de la Capitanía del Puerto, C. M. L.
Palma D. Antonio Armengual, Ayudante de la Capitanía del Puerto, O. M. H.
Palamós . . . D. Pedro Villar Lopez, O. M. H.
Málaga . . . D. Benito de Masa, Ayudante de la Capitanía del Puerto.

ALFERECES DE FRAGATA.

- Denia* D. Hipólito Tono.

IDEM GRADUADOS.

- Fuenterabía*. D. Francisco Echenagusia.

REAL CUERPO DE CABALLEROS

GUARDIAS MARINAS.

Gefe superior.

El Excmo. Sr. Director general de la Armada.

Jefes principales.

Los Sres. Comandantes generales del Departamento y Apostaderos.

Uniforme casaca corta de paño azul, con solapa de lo mismo; vivo, cuello y vueltas de grana, con su corte ó portezuela azul en estas, y boton de ancla dorado; chaleco y pantalon azul de paño, y tambien blanco de lienzo; corbatin ó pañuelo negro; sombrero redondo con presilla y boton de ancla dorados; escarapela encarnada de cerda, y sable corto.

GUARDIAS MARINAS.

- D. Francisco Chacon.
- D. Joaquin Montojo.
- D. Manuel Sivila.
- D. Antonio Cañaveral.
- D. Benigno Tizon.
- D. Braulio Montojo.
- D. Juan Paredes.
- D. Manuel Cuervo y Abella.
- D. Antonio Merlo.
- D. Ramon Elizalde.
- D. Josef de la Cuesta.
- D. Manuel de Cárlos.
- D. Antonio Eulate.
- D. Manuel Eulate.
- D. Miguel Cantóra.
- D. Joaquin Somoza.
- D. Josef Vazquez de Castro.
- D. Josef Manuel Espelius.
- D. Francisco García Quesada.
- D. Josef Perez Acevedo.
- D. Fernando Pareja.
- D. Benito Buitrago.
- D. Josef Jaudenes.
- D. Josef del Rio Cosa.
- D. Juan Josef Lesaca.

- D. Manuel Cincúnegui.
 D. Cayo Jimenez Arechaga.
 D. Luis Palacios.
 D. Fermin Palacios.
 D. Patricio Montojo.
 D. Pedro Carvajal.
 D. Blas García de Quesada.
 D. Pedro Ulloa.
 D. Mateo Gutierrez Gayon.
 D. Francisco Cañaveral.
 D. Josef Manuel Pareja.
 D. Manuel Baldasano.
 D. Joaquin de Urreiztieta.
 D. Antonio Osorio.
 D. Josef Boado y Cuadra.
 D. Josef Camino.
 D. Fernando Murias y Normas.
 D. Miguel Vazquez y Butler.
 D. Francisco Chacon y Orta.
 D. Josef Dueñas y Sanguineto.
 D. Manuel Dueñas Sanguineto.
 D. Juan Antonio García Martinez.
 D. Josef Martinez Viñalet.
 D. Antonio Villalonga.
 D. Hipólito Guerra.
 D. Josef Manuel Albacete.
 D. Vicente Boado.
 D. Francisco Javier Croquer.
 D. Maximino Posse.
 D. Josef Benito Maldonado.
 D. Carlos del Camino.
 D. Cecilio Pery.
 D. Miguel María Solís.
 D. Ramon Lobo.
 D. Francisco de Paula Izquierdo.
 D. Pedro del Castillo.
 D. Juan Miguel Franco.
 D. Felipe Marin y Casorla.
 D. Romualdo Martinez Viñalet.

- D. Cayetano Butron y Butron.
 D. Nicolás Chicarro.
 D. Josef María Alvarado.
 D. Josef Miranda y Luna.

OFICIALES QUE SE HALLAN JUBILADOS,
 con expresion de los Pueblos de su residencia.

SEÑORES BRIGADIERES.

- Cádiz* D. Tomas Barreda.
Valencia D. Josef Pilon y Espejo.
Madrid D. Secundino Salamanca.

IDEM GRADUADOS.

- Toledo* D. Nicolás de Kermellek, Caballero de la
 Real y distinguida Orden Española de Cár-
 los III, de la de San Luis y Flor de Lis
 de Francia, O. M. H.

SEÑORES CAPITANES DE NAVIO.

- Osuna* D. Bruno Ayala.
Andujar D. Luis Moreno, O. M. H.
Badajoz D. Josef Laguna Calderon.
Veger D. Josef Agustin Lobaton, Caballero pensio-
 nado en la Real y distinguida Orden Es-
 pañola de Cárlos III, O. M. H. y C. M. L.
Habana D. Ignacio de la Torre Puebla, O. M. H.
Cádiz D. Josef Ignacio Meñaca, O. M. H.
Habana D. Pedro Duchesne.
Murcia D. Lino Trujillo.
Ancona D. Nicolás Angeli Radovanni, O. M. H.
Palma D. Josef Salas Bojadors, C. M. D.
Madrid D. Josef Gonzalez Ortiz.
Cartagena . . . D. Josef Castelany.
Jerez D. Francisco Basurto, de la Orden de San
 Juan.

Capitanes de Navío.

- Cádiz* D. Mariano Mendinueta, C. M. L.
Mataró D. Nicolás de Cea, O. M. H.
Sevilla D. Josef Lafita.

IDEM GRADUADOS.

- Cádiz* D. Diego Arteaga y Bazan, con el uso de uniforme de vivo, Caballero de la Orden de Santiago, y de la de San Fernando de primera clase.
Aguilar D. Pedro de Toro y Toledo, O. M. H.
Tarifa D. Lorenzo Parra, O. M. H.
Cádiz D. Martin Ezpeleta, O. M. H.
Habana D. Josef de Mesa Baulen, de la Orden de Alcántara.
Cádiz D. Manuel Solis y Soria.
Madrid El Marques de Arneva, Caballero de la Orden de S. Juan, Gentilhombre de Cámara de S. M. con entrada.
Pontevedra D. Ventura Gutierrez Bustillo, O. M. H.
Bilbao D. Manuel Victoria de Lecea, O. M. H.
Ferrol D. Josef Salgado Araujo, O. M. H.
Valencia D. Antonio Torres.
Madrid D. Ramon de la Torre Pellicer.
Palma D. Bernardo Salas, C. M. D.
Madrid Fr. D. Rafael Caamaño, Comendador de la Orden de S. Juan.
Palermo D. Salvador Spadafora.
Habana D. Manuel Pardo Rivadeneyra, O. M. H.
Barcelona El Marques de Rio Florido.
Barcelona D. Manuel Pequeras, de la Orden de S. Juan.
Barcelona D. Manuel Borrás, Marques de la Bárcena.
Puerto-Rico D. Joséf Vertiz Vereá.
Madrid D. Quirico Aristizabal, Mayordomo de Semana de S. M.

CAPITANES DE FRAGATA.

<i>Sevilla</i>	D. Antonio Tovar.
<i>Jerez</i>	D. Josef Ponce de Leon, Caballero del Orden de S. Juan.
<i>Ecija</i>	D. Miguel de Mesa.
<i>Cádiz</i>	D. Rafael Aspriet.
<i>Córdoba</i>	D. Miguel Basabru.
<i>Cádiz</i>	D. Andres Perler.
<i>Málaga</i>	D. Francisco Javier de Mendinueta, O. M. H. y C. M. L.
<i>Cádiz</i>	El Conde de Rio Molino.
<i>Cabra</i>	D. Angel Tejeiro, O. M. H.
<i>Olvera</i>	D. Alonso María Ramirez, O. M. H. y C. M. L.
<i>Cádiz</i>	D. Francisco Enrile.
<i>Cádiz</i>	D. Josef Gonzalez Sarraoa.
<i>Habana</i>	D. Francisco Villavicencio, O. M. H. y C. M. L.
<i>Medina del Pomar</i>	D. Francisco Ontañon.
<i>S. Sebastian</i>	
<i>La Graña</i>	D. Juan Patricio Garcia, O. M. H.
<i>Barcelona</i>	D. Simon Londoño.
<i>Bilbao</i>	D. Manuel Felipe Loygorri, Caballero de la Orden de Alcántara.
<i>Valencia</i>	D. Joaquin Moscoso.
<i>Yecla</i>	D. Josef Mergelina.
<i>Lorca</i>	D. Josef Moya.
<i>Lorca</i>	D. Juan Mula, C. M. L.
<i>Caravaca</i>	D. Alonso Marin.
<i>Cartagena</i>	D. Joaquin Bilbao.
<i>Jaen</i>	D. Simon Mesias.
<i>Cartagena</i>	D. Francisco Izquierdo.
<i>Habana</i>	D. Miguel Baldasano.
<i>Palermo</i>	D. Guillermo Duglas Scoti, O. M. H.
<i>Ferrol</i>	D. Ramon Echalez.
<i>Almiñe</i>	D. Nicolás Ruiz Puente.

Capitanes de Fragata.

- Cádiz.* D. Juan Aguilar.
Ibiza D. Nicolás Scals.
Estepa D. Francisco Lasarte, C. M. L.
Cartagena. D. Manuel Rodado.
Ferrol. D. Francisco Piella y Jimenez, O. M. H.
 y C. M. L.

IDEM GRADUADOS.

- Moguer.* D. Diego María Ureta.
Madrid. D. Antonio Sanchez Arjona.
Sevilla. D. Cristobal de Reina.
Sevilla. D. Juan Quintano Solís, Caballero de la
 Orden de S. Juan.
S. Fernando. D. Joaquin Gundin, O. M. H.
Cádiz. D. Josef Leon y Luna, O. M. H.
Habana. D. Simeon Ponce.
Teran. D. Ruperto Calderon.
Montilla. D. Rafael Alvear.
Puerto Real. D. Francisco del Basto.
Chiclana. D. Baltasar Alvarez Ordoño.
Sevilla. D. Manuel Paulin, C. M. L.
Aguilar. D. Lorenzo de Toro y Toledo.
Fernan Nu- } D. Ildefonso Yuste y Herrera.
ñez. }
Habana. D. Manuel Geraldino.
Cintruénigo. D. Prudencio Loygorri, Caballero de la
 Orden de Alcántara.
S. Sebastian. D. Carlos Courbal.
Ferrol. D. Mariano Merino.
La Solana. D. Francisco Antolinez, de la Orden de
 S. Juan.
Nápoles. D. Carlos María Selleri.
Bilbao. D. Francisco Colmenares.
Lebrija. D. Andres de la Serna.
Madrid. D. Manuel Rodriguez García, Oficial ce-
 sante de la Secretaría del Supremo Consejo
 de la Guerra, C. M. L.

Capitanes de Fragata graduados.

<i>Ferrol</i>	D. Francisco Aguirre, con el carácter de Capitan de Navío.
<i>Cádiz</i>	D. Josef Rodriguez.
<i>Madrid</i>	D. Ramon Tamayo.
<i>Ferrol</i>	D. Jacinto Amieba.
<i>Gijon</i>	D. Benito Prieto Solares.

TENIENTES DE NAVIO.

<i>Medinasidonia</i>	} D. Josef Butron.
<i>Veger</i>	
<i>Puerto de Sta. María</i>	} D. Manuel Fuenmayor.
<i>Castro del Rio</i>	
<i>Sevilla</i>	D. Miguel Olaondo.
<i>Jerez</i>	D. Francisco Dávila.
<i>Málaga</i>	D. Fernando Ordoñez.
<i>Puerto de Sta. María</i>	} D. Josef María Cortazar.
<i>S. Fernando</i>	
<i>Lucena</i>	D. Miguel Alvarez Sotomayor.
<i>Moguer</i>	D. Luis Fernandez Pinzon.
<i>Montilla</i>	D. Rafael Trillo.
<i>Cabra</i>	D. Josef Solís Mazuelo.
<i>Sevilla</i>	D. Josef Maestre.
<i>Cádiz</i>	D. Santiago Palacios, segundo Ayudante Secretario de la Comandancia general, O. M. H.
<i>Sanlúcar</i>	D. Josef Antonio Ruiz Cortazar.
<i>Ecija</i>	D. Carlos María Castrillo.
<i>Puerto de Sta. María</i>	} D. Francisco Spínola.
<i>S. Fernando</i>	
<i>Cádiz</i>	D. Miguel Ambulodí, C. M. L.
	D. Antonio Colarte.

Tenientes de Navío.

<i>Cádiz.</i>	D. Juan Josef Lasqueti, C. M. L.
<i>Cádiz.</i>	D. Joaquín Frias, C. M. L.
<i>Puerto Real.</i>	D. Juan Ignacio Delgado.
<i>Dña. Mencía.</i>	D. Josef Valera, C. M. D.
<i>Ecija.</i>	D. Pablo de la Puerta, O. M. H.
<i>Habana.</i>	D. Josef María Villavicencio.
<i>Habana.</i>	D. Antonio Bustamante.
<i>Habana.</i>	D. Josef Peñaranda.
<i>Habana.</i>	D. Pedro O'ea.
<i>Habana.</i>	D. Ramon Canela.
<i>Ecija.</i>	El Marques de Arellano.
<i>Bermeo.</i>	D. Josef Uriarte y Depuig.
<i>Bilbao.</i>	D. Juan Espalza.
<i>Guernica.</i>	D. Miguel Cortazar.
<i>Rivadeco.</i>	D. Bartolome de Hoya.
<i>Vitoria.</i>	D. Bernardo Elejaga.
<i>Azcoitia.</i>	D. Juan Olano.
<i>Coruña.</i>	D. Miguel Martinez Riobó.
<i>Ferrol.</i>	D. Antonio Pardo de Andrade.
<i>Noya.</i>	D. Nicolás del Rio Noguerido, C. M. L.
<i>Sta. Eulalia</i> <i>de Cañas.</i> }	D. Antonio Berraondo, O. M. H.
<i>Candás.</i>	D. Josef Gonzalez Quirós, O. M. H.
<i>Ferrol.</i>	D. Miguel Leon y Montojo.
<i>Pontevedra.</i> . . .	D. Ramon García Florez.
<i>Igollo.</i>	D. Francisco de la Torre Puente.
<i>Coruña.</i>	D. Vicente de Lago, O. M. H.
<i>Medina de</i> <i>Pomar</i> }	D. Manuel Alvarado.
<i>Ferrol.</i>	D. Fernando Becerra, de la Orden de Ca- latrava.
<i>Valladolid.</i> . . .	D. Manuel Pardo y Hurtado.
<i>Estados-Uni-</i> <i>dos.</i> }	D. Francisco Tacon.
<i>Mallorca.</i>	D. Juan Cotoner.
<i>Palma</i>	D. Juan Dameto.

Tenientes de Navío.

<i>Talavera</i>	D. Manuel de la Llave.
<i>Barcelona</i> . . .	D. Zoilo Sanz de Tejada.
<i>Civitavechía</i> .	D. Octavio Falsacapa.
<i>Lorca</i>	D. Pedro Marcilla.
<i>Vera</i>	D. Diego García Reinoso.
<i>Palma</i>	D. Francisco Boneo. O. M. H.
<i>Cartagena</i> . . .	D. Pedro Rato.
<i>Bermeo</i>	D. Miguel Barandica, O. M. H.
<i>Cartagena</i> . . .	D. Isidoro García del Postigo, C. M. L.
<i>Cartagena</i> . . .	D. Joaquin Tosquilla, O. M. F. de primera clase, O. M. H, y C. M. L.
<i>Francia</i>	D. Luis Juan de Elejaga.
<i>Cádiz</i>	D. Cárlos Tiscar.
<i>Cádiz</i>	D. Manuel Lasqueti.
<i>Cádiz</i>	D. Pedro Josef Rueda, C. M. L.
<i>Cádiz</i>	D. Pedro Antonio Gould.
<i>Cádiz</i>	D. Fernando Muñoz.
<i>Bayona de Francia</i>	D. Pedro Villar.
<i>Habana</i>	D. Isidoro Urzaiz.

IDEM GRADUADOS.

<i>S. Fernando</i> . . .	D. Felipe del Rio, O. M. H.
<i>Cádiz</i>	D. Felipe Arzac.
<i>Sevilla</i>	D. Francisco Merry, Caballero pensionado de la Real y distinguida Orden de Carlos III.
<i>Vizcaya</i>	D. Martin Leon de Jáuregui.

TENIENTES DE FRAGATA.

<i>Jerez</i>	D. Josef Isac y Montalvo.
<i>Tarifa</i>	D. Francisco de Arcos.
<i>Sanlúcar</i>	D. Vicente Lafita.
<i>Sevilla</i>	D. Alonso Pareja y Tortoledo.

Tenientes de Fragata.

<i>Rota.</i>	D. Ramon Trapero.
<i>Conil.</i>	D. Josef Doronzoro.
<i>Arahal.</i>	D. Antonio Calvillo.
<i>Cádiz.</i>	D. Diego Arteaga.
<i>Ocaña.</i>	D. Francisco Tamayo.
<i>Córdoba.</i>	D. Juan Olaegui.
<i>S. Fernando.</i>	D. Tomas Briones.
<i>Jerez.</i>	D. Pedro Riquelme.
<i>Montilla.</i>	D. Manuel Nuñez de Prado.
<i>Canarias.</i>	D. Salvador Clavijo.
<i>Medinasidonia.</i>	} D. Pedro Lopez Carrizosa, C. M. L.
<i>Granada.</i> . . . . .		D. Francisco Ruiz Caballero
<i>Villafraanca de los Barros.</i>	} D. Gonzalo Boza.
<i>Villalta.</i> . . . . .		D. Alvaro Pacheco.
<i>Sevilla.</i>	D. Gerónimo Fernandez Fuenmayor.
<i>Aguilar.</i>	D. Alonso de Tiscar, C. M. L.
<i>S. Fernando.</i>	D. Manuel Umendia.
<i>Puerto de Sta. María.</i>	} D. Josef Gonzalez Roldan.
<i>Puerto de Sta. María.</i> . . . . .		D. Julian Altuna.
<i>S. Fernando.</i>	D. Luis María Solís.
<i>Habana.</i>	D. Josef Guzman.
<i>Habana.</i>	D. Francisco Justiniani.
<i>Habana.</i>	D. Josef Justiniani.
<i>Habana.</i>	D. Pedro Ascarate.
<i>Habana.</i>	D. Juan Bautista Torrontegui.
<i>Habana.</i>	D. Josef del Hoyo Gonzalez.
<i>Habana.</i>	D. Gabriel Sequeyra.
<i>Habana.</i>	D. Diego Sotolongu.
<i>Habana.</i>	D. Josef Matienzo.
<i>Habana.</i>	D. Antonio Veguer.
<i>Habana.</i>	D. Manuel Villena, Caballero del Orden de Santiago.

Tenientes de Fragata.

<i>Habana.</i> . . .	D. Agustin Montalvo.
<i>Habana.</i> . . .	D. Manuel Puebla.
<i>Llanes.</i>	D. Joaquin Posada Jovellanos.
<i>S. Vicente de Toranzo.</i> . . . }	D. Ramon Bustamante Cevallos.
<i>Coruña.</i>	D. Isidro García.
<i>Anero.</i>	D. Cándido de la Sota.
<i>Bilbao.</i>	D. Ignacio Munive.
<i>Puente de la Reina.</i> }	D. Joaquin Ramirez Arellano.
<i>Santander.</i> . . .	D. Francisco Herrera y Bustamante.
<i>Bilbao.</i>	D. Francisco Zaballuru.
<i>Pravia.</i>	D. Miguel del Busto, O. M. H.
<i>Santiago.</i> . . .	D. Francisco Troncoso.
<i>Santander.</i> . . .	D. Modesto Ibañez de Corbera.
<i>Santander.</i> . . .	D. Juan Asas.
<i>Constantina.</i> . .	D. Andres de Castro.
<i>Pamplona.</i> . . .	D. Juan Mariano Sesma.
<i>Habana.</i>	D. Santiago Mazarredo.
<i>Sangenjo.</i>	El Duque de Patiño.
<i>Valencia.</i>	El Conde de Berbedel.
<i>Tudela.</i>	D. Josef Cortés.
<i>Lorca.</i>	D. Juan Jacinto Ferrer.
<i>Murcia.</i>	D. Miguel Daza.
<i>Valencia.</i>	El Conde de la Alcudia.
<i>Valencia.</i>	D. Mariano Palacios, de la Orden de San Juan.
<i>Vinaroz.</i>	D. Felipe Esteller.
<i>Cartagena.</i> . . .	D. Josef Roca Togores, Caballero de la Or- den de S. Juan.
<i>Madrid.</i>	D. Josef María Cardano.
<i>Pozorubio.</i> . . .	D. Joaquin Sanchiz.
<i>Vera.</i>	D. Antonio Riquelme.
<i>Sevilla.</i>	D. Francisco Valdecañas.
<i>Valencia.</i>	D. Josef Coronas.
<i>Cádiz.</i>	D. Juan Sanz.

Tenientes de Fragata.

<i>Cartagena...</i>	D. Josef Cárlos de la Fuente.
<i>Ferrol.....</i>	D. Antonio Ordoñez de Barraicua.
<i>Elche.....</i>	D. Leonardo Soler de Cornellá.
<i>Madrid.....</i>	D. Antonio Sanchez Arjona.
<i>El Carpio...</i>	D. Antonio Aguilar Tablada.
<i>Montoro. ...</i>	D. Juan de Aguayo.
<i>Cádiz.....</i>	D. Joaquin Sagasti.

IDEM GRADUADOS.

<i>Puerto de Sta. María.</i>	D. Josef de la Tejera.
<i>Constantina..</i>	D. Josef Mariano Olaegui.
<i>Osuna.....</i>	D. Josef Lasarte.
<i>S. Fernando.</i>	D. Josef Solórzano, O. M. H. y C. M. L.
<i>Cádiz.....</i>	D. Francisco de Arce, O. M. H.
<i>Onteniente...</i>	D. Fabio Pascual Povil.
<i>Cádiz.....</i>	El Marques del Moral.
<i>Montalvan..</i>	D. Rafael Villalba.
<i>Habana. ...</i>	D. Domingo Matienzo.
<i>Cartagena...</i>	D. Tomas Vidal, Maestro de la Escuela Náutica de Málaga.
<i>Ferrol.....</i>	D. Cayetano Fernandez Villamil, Maestro de la Escuela Náutica de la Coruña.
<i>Jerez.....</i>	D. Josef Ramirez y Hoyos.
<i>Tarifa.....</i>	D. Juan de Arcos.
<i>Adra.....</i>	D. Diego Panés.
<i>Santander...</i>	El Marques de Villatorre.
<i>Cartagena...</i>	D. Francisco Collin.
<i>Madrid, ...</i>	D. Josef Lorenzo Sarabia y Angeler.
<i>Orihuela. ...</i>	El Conde de Poblaciones.
<i>Ferrol.....</i>	D. Fernando Mosquera, O. M. H.
<i>Ferrol.....</i>	D. Dionisio Macarti y Diaz, O. M. H.
<i>S. Fernando.</i>	D. Luis Lizama.
<i>Cádiz.....</i>	D. Juan D'Boilan.
<i>Aguilar, ...</i>	D. Juan Crespo de Leon y Luque.

Tenientes de Fragata graduados.

<i>Bilbao.</i>	D. Claudio Zumelzu.
<i>Jerez.</i>	D. Francisco de Paula Miera.
<i>Cádiz.</i>	D. Manuel Enrique.
<i>Almuñecar.</i> . .	D. Baltasar Delgado, C. M. L.
<i>Cádiz.</i>	D. Josef Villodres.
<i>Cartagena.</i> . .	D. Alfonso Morales.
<i>Habana.</i>	D. Santiago Ponce de Leon.
<i>Habana.</i>	D. Josef Dies Bulnes.

ALFERECES DE NAVIO.

<i>Osuna.</i>	D. Juan de Castro.
<i>Cádiz.</i>	D. Isidoro Martinez de Murguia.
<i>Jerez.</i>	D. Francisco Ponce de Leon.
<i>Corella.</i>	D. Josef de Sesma y San Juan.
<i>Aguilar.</i>	D. Luis Fernandez Abango, C. M. L.
<i>Lucena.</i>	D. Gaspar Pineda.
<i>Arahal.</i>	D. Pedro Teruel y Calvillo.
<i>Aguilar.</i>	D. Cristóbal Varo Franco, C. M. L.
<i>Cádiz.</i>	D. Miguel del Castillo y Autran.
<i>Málaga.</i>	D. Agustin Iglesias, C. M. L.
<i>Cádiz.</i>	D. Josef María de Cañas y Trujillo, O. M. H.
<i>Tarifa.</i>	D. Juan de Dios Muñoz.
<i>Cádiz.</i>	D. Francisco de Paula Rivas.
<i>Cartagena.</i> . .	D. Fernando de Cervantes.
<i>Cádiz.</i>	D. Saturnino Barinaga.
<i>Madrid.</i>	D. Luis Romero.
<i>Toledo.</i>	D. Joaquin de la Llave.
<i>Habana.</i>	D. Francisco Cagigas.
<i>Habana.</i>	D. Juan Bautista Saus.
<i>Ontonaya.</i> . . .	D. Gil Martinez Palomino.
<i>Cartagena.</i> . .	D. Carlos Perez Sarrio, Marques de Algolfa.
<i>Talavera.</i> . . .	D. Josef Bazan.
<i>Valencia.</i>	D. Agustin Manglano.
<i>Mallorca.</i> . . .	D. Matías Gonzalez.

Alféreces de Navío.

Lorca.....	D. Josef García Ibarguen.
Puebla de D. Fadrique.....	D. Antonio Fernandez Parraga.
Vinaróz.....	D. Josef María Febrer.
Orihuela.....	D. Bernardo Roca.
Orihuela.....	D. Luis Roca.
Cartagena.....	D. Joaquin Ribera.
Mula.....	D. Cárlos Valcarcel, O. M. H.
Onteniente.....	D. Vicente Fernandez Mesa, O. M. H. y C. M. L.
Ferrol.....	D. Mateo Vicente y Crespo.
Ferrol.....	D. Angel Martinez.
Allés.....	D. Santiago Ruiz Guerra.
Azpeitia.....	D. Agustin Iturriaga.
Naveda.....	D. Joaquin de los Rios Henriquez.
Palencia.....	D. Miguel Ordoñez, O. M. H.
Avilés.....	D. Josef Prada Cascos.
Cádiz.....	D. Manuel Casado de Torres.
Cartagena.....	D. Andres Asensio.
Ferrol.....	D. Juan de la Peña.
Cádiz.....	D. Josef María Delfino.
Italia.....	D. Antonio Falcó y Valcarcel.
Cambrils.....	D. Luis Gimbernat.
Cartagena.....	D. Josef Olivar.

IDEM GRADUADOS.

Aguilar.....	D. Alonso Tiscar y Córdoba.
Milan.....	D. Juan Falcó y Valcarcel.
S. Fernando.....	D. Antonio Ausina.
Santoña.....	D. Francisco de la Pedrosa.
Cádiz.....	D. Manuel Guin de Torres.
Habana.....	D. Josef Lopez Varela.
Ferrol.....	D. Josef de Fraga, O. M. H.
Ferrol.....	D. Francisco Rubio, O. M. H.

Alféreces de Navío graduados.

- Cartagena.* . . . D. Antonio Villens, O. M. H. y C. M. L.
Cartagena. . . . D. Lorenzo Campoy, O. M. H.
Cartagena. . . . D. Andres Cerdá.
Ferrol. D. Antonio Benito Lomba, O. M. H.
Cádiz. D. Antonio Collazo.
Madrid. D. Manuel Rodriguez, O. M. H.
Coruña. D. Manuel Larrazabal.
Málaga. D. Telésforo de Ventas.
Alicante. D. Nicolas de Módena, primer Maestro de
 la escuela náutica.
Sevilla. D. Manuel Spínola, segundo de la de San
 Telmo.
Habana. D. Ambrosio Soriano, primero de la de
 Regla.
Filipinas. D. Josef Vico, idem de la de Manila.
Mallorca. D. Josef Cáceres, idem de la de Palma.
Alicante. D. Francisco Faredes, segundo Maestro de
 la escuela.

ALFERECES DE FRAGATA.

- Medinasido-* } D. Joaquin Pareja y Serrano.
nia }
Medinasido- } D. Juan de Pareja y Perez.
nia }
Cádiz. D. Josef María Lopez Martinez.
Medinasido- } D. Francisco de Parra y Pareja.
nia }
S. Fernando. D. Francisco Miranda y Hoyos.
Cádiz. D. Josef María Figueroa y Villalba.
Manila. D. Josef Tirado.
S. Fernando. D. Josef Magoile.
Madrid. D. Josef Guzman.
Habana. D. Antonio Guerrero.
Habana. D. Alejo Almíbare.
Habana. D. Ramon Sotolongo.

Alféreces de Fragata.

<i>Habana</i>	D. Josef Montalvo.
<i>Habana</i>	D. Josef Ponce de Leon.
<i>Habana</i>	D. Antonio Suazo.
<i>Habana</i>	D. Juan Primo Ribera.
<i>Puerto de</i> <i>Sta. María</i>	} D. Fulgencio Alveza.
<i>Ferrol</i> . . . . .		D. Francisco Riobó y Roldan.
<i>Ferrol</i>	D. Juan Ponte.
<i>Ázcoitia</i>	D. Josef María Zavala.
<i>Septiem</i>	D. Valentin Cevallos.
<i>Valencia</i>	D. Cárlos Manglano.
<i>Palma</i>	D. Martin Boneo.
<i>Alicante</i>	D. Tomas Colomina.
<i>Cifuentes</i>	D. Marcelino Blanco.
<i>Orihuela</i>	D. Joaquin Roca y Alburquerque.
<i>Cartagena</i> . . .	D. Ginés del Castillo.
<i>Lorca</i>	D. Juan Fajardo.
<i>Figueras</i>	D. Mauricio Albert.
<i>Cartagena</i> . . .	D. Josef de Lara.
<i>Cádiz</i>	D. Francisco Cherner.
<i>Cartagena</i> . . .	D. Julian de Moya.
<i>Cartagena</i> . . .	D. Nicolas Soler de Cornellá.

IDEM GRADUADOS.

<i>Puerto-Rico</i> . . .	D. Antonio Cordero.
<i>Habana</i>	D. Josef Walens.
<i>Vigo</i>	D. Juan Tizon y Roco.
<i>Puerto-Rico</i> . . .	D. Josef Mendez Rodriguez.
<i>Vivero</i>	D. Juan Antonio Taboada.
<i>Ferrol</i>	D. Antonio Vez.
<i>Ferrol</i>	D. Domingo Antonio Iglesias.
<i>Lugo</i>	D. Vicente Rivera.
<i>Ferrol</i>	D. Juan García.
<i>Valencia</i>	D. Juan Bautista Ferriz.
<i>Cartagena</i> . . .	D. Antonio Moreno y Duque.

Alféreces de Fragata graduados.

<i>Cartagena.</i> . . .	D. Francisco Burillo.
<i>Mallorca.</i> . . .	D. Joaquin Pedemonte.
<i>Madrid</i>	D. Tomas Gonzalez Cano.
<i>Ferrol.</i>	D. Miguel Cortés.
<i>Cartagena.</i> . .	D. Josef de Mora.
<i>Veger.</i>	D. Manuel Martin Camacho.
<i>Ferrol.</i>	D. Juan Martinez Ledo.
<i>Cartagena.</i> . .	D. Josef Climent, Practico del puerto.
<i>Arens.</i>	D. Francisco de Paula Farrucha, Maestro de la escuela náutica.
<i>Tarragona.</i> . .	D. Josef Ruiz y Ruiz, idem.

Nota. No se incluyen los individuos que obtienen empleos en otra carrera, aunque conserven el uso del honorífico uniforme militar.

BRIGADA REAL DE MARINA.

Por Real orden de 20 de Enero del año de 1828 tuvo á bien S. M. crear este Cuerpo, compuesto de los antiguos Batallones de Infantería y Brigadas de Artillería de Marina para el desempeño del servicio de ambas armas. Consta de tres Batallones, y por ahora de dos, cada uno de seis Compañías, con la fuerza aquellos de mil trescientas cuarenta y cuatro plazas. Está mandado por un Mariscal de Campo, con la denominacion de Coronel General, aunque dependiente del Inspector, que lo es el Director general de la Armada. Su Plana mayor la forman el expresado Coronel General; un Teniente Coronel, de la clase de Brigadier ó Coronel; dos primeros Ayudantes, Tenientes Coroneles; dos segundos, de la clase de Capitanes; y diez Capitanes de Estado mayor para Comandantes de los parques, direccion del Laboratorio de mixtos, Maestros de instruccion teórica y práctica, y fundicion de Artillería en la Cavada. Los Batallones tienen cada uno de ellos dos Gefes, que se denominan primeros y segundos Comandantes, ambos de

la clase de Tenientes Coroneles; pero los dos primeros mas antiguos obtienen la graduacion de Coronel aneja á esta circunstancia.

Su uniforme: se compone de casaca azul turquí, sin solapa, cerrada por delante con nueve botones; vuelta igual con portezuela encarnada, barras, forro, cuello y vivos encarnados; una bomba bordada de oro en cada lado del cuello, y un ancla del mismo modo en cada barra del faldon; boton de ancla y corona; tres sardinetas de oro en cada cartera, y lo mismo en la vuelta; cinturon negro; sable corto con puño de metal amarillo; pantalon gris y medio botin de paño negro por debajo; morrion bajo y redondo con pompon azul turquí; carrilleras y chapa de metal dorado con dos anclas enlazadas; una corona encima y las iniciales B. R. M.

Inspector general.

El Excmo. Sr. Capitan y Director general de la Real Armada.

ESTADO MAYOR GENERAL.

Coronel general.

El Excmo. Sr. D. Domingo Monteverde, Mariscal de Campo, Caballero Gran Cruz de la Orden Americana de Isabel la Católica, Pensionado en la distinguida de Carlos III., O. M. F. de segunda clase.

Teniente Coronel general.

El Brigadier D. Francisco de Paula Saavedra, O. M. H.

Primeros Ayudantes Mayores.

D. Celestino Ruiz de la Bastida, á las inmediatas órdenes del Excmo. Sr. Director é Inspector general.

D. Josef Benito Medina, O. M. H. y C. M. L.

Segundos idem.

El Capitan graduado de segundo Comandante de batallon D. Josef Ussel de Guimbarda, C. M. L.

El Capitan D. Josef María Carlier, O. M. H.

Ayudante Secretario del Coronel general.

El Capitan graduado D. Tomas Causillas, O. M. H.

Capitanes de Estado mayor general.

Graduado de segundo Comandante de batallon D. Andres Rogado, Comandante de la Fábrica de la Cabada, O. M. H.

Idem D. Josef Olmedo, Maestro de teórica de Cádiz, O. M. H.

Idem D. Jacobo Aleman, Director de mixtos de Cádiz, O. M. H.

D. Francisco Galvan, Comandante del Parque del Ferrol, O. M. H.

D. Sebastian Jaime, Comandante del Parque de Cartagena, O. M. H.

D. Josef Espinosa, Comandante del Parque de la Habana, O. M. H.

D. Miguel Perucho, O. M. H.

D. Andres Manzano, O. M. H.

D. Felix Palomino.

PLANA MAYOR DE LOS BATALLONES.

PRIMER BATALLON.

Comandante.

D. Vicente Sanchez Cerquero, O. M. H. y C. M. L.

Segundo Comandante.

D. Rufino Torrontegui, O. M. H.

Ayudantes.

1.º El Teniente D. Manuel Bellido.

2.º El Subteniente D. Manuel Fuentes Bustillos.

Habilitado.

D.

Capellan.

D.

Cirujano.

D.

Sargento de Brigada.

El Subteniente graduado D. Cárlos Valero.

Tambor mayor.

I.

Armero.

Vacante.

DEL SEGUNDO BATALLON.

Comandante.

D. Josef Ventura Salcedo, O. M. H. y C. M. L.

Idem agregado D. Bernardo Tacon, de la Orden de Santiago, O. M. H. y C. M. L.

Segundo Comandante.

D. Juan María de la Barrera, O. M. H.

Idem agregado D. Josef Hidalgo de Cisneros, Caballero de la Orden de S. Waldomiro de Rusia.

Ayudantes.

1.º El Teniente graduado de Capitan D. Josef Ignacio Salcedo.

Idem agregado D. Josef Quevedo.

2.º El Subteniente con grado de Teniente D. Jacobo Lopez Castilla.

Habilitados.

El Oficial del Ministerio D. Nicolas Arias Mandir.
Idem agregado D. Juan Ferrer.

Capellanes.

D. Antonio Villapol.
D. Josef Carrillo, agregado.

Cirujanos.

D. Francisco de Paula Madrazo, graduado de primer Profesor.

D. Juan Antonio Ortiz, agregado.

Sargento de Brigada.

El Subteniente graduado D. Josef Fragueiro.
Idem agregado D. Josef María Ibolcon.

Tambor mayor.

1.

Idem agregados.

2.

Armero.

1.

Idem agregados.

2.

Capitanes de Compañía.

Graduado de segundo Comandante D. Andres Carranza, O. M. H. y O. M. L. 5.º del 2.º

Capitanes de Compañía.

D. Josef Manuel Martinez, O. M. H. y	
C. M. L.	1. ^a del 2. ^o
D. Josef Paez, O. M. H. y C. M. L.	4. ^a del 2. ^o
D. Juan Michelena, O. M. H. y C. M. L.	2. ^a del 1. ^o
D. Asensio Rosique, C. M. L.	3. ^a del 1. ^o
D. Lorenzo Ruiz y Rato.	3. ^a del 2. ^o
D. Josef Luque, O. M. H. y C. M. L.	1. ^a del 2. ^o
D. Salvador de Cárdenas, O. M. H., agre-	
gado á la.	4. ^a del 2. ^o
D. Miguel Perucho.	5. ^a del 1. ^o
D. Juan Balboa, O. M. H., agregado á la	5. ^a del 2. ^o
D. Lino Muriel, O. M. H.	2. ^a del 2. ^o
D. Froilan Bercianos, O. M. H. y C. M. L.	6. ^a del 1. ^o
D. Juan Spínola, agregado á la.	5. ^a del 2. ^o
D. Nicolás María Marin, O. M. H. C. M.	
L, y de la de Cristo en Portugal.	4. ^a del 1. ^o
D. Baltasar Hidalgo de Cisneros, agregado	
á la.	3. ^a del 2. ^o
D. Antonio Ruiz Mateos y Rato, C. M. D.	6. ^a del 2. ^o
D. Josef Lopez de Carrizosa, C. M. L.,	
agregado á la.	5. ^o del 2. ^o

Tenientes de Compañía.

Graduado de Capitan D. Bernardo Otero,	
O. M. H.	5. ^a del 1. ^o
Idem D. Josef Fenellosa, O. M. H., agre-	
gado á la.	4. ^a del 2. ^o
Idem D. Fulgencio Pajares, agregado á la.	3. ^a del 2. ^o
Idem D. Leandro Lirio, O. M. H., agre-	
gado á la.	2. ^a del 2. ^o
Idem D. Josef Castelani, agregado á la.	1. ^a del 2. ^o
Idem D. Josef Seydel.	3. ^a del 1. ^o
Idem D. Juan Calixto Yolif, O. M. H.	1. ^a del 1. ^o
D. Andres Ferreyro, O. M. H.	4. ^a del 1. ^o
D. Manuel Sanchez, O. M. H.	2. ^a del 1. ^o
Graduado de Capitan D. Josef Baturoni,	
agregado á la.	5. ^a del 2. ^o

Tenientes de Compañía.

D. Miguel Pascual, O. M. H.	1. ^a del 2. ^o
D. Jacobo Rodriguez	4. ^a del 2. ^o
D. Juan Francisco Salvador.....	5. ^a del 2. ^o
D. Manuel Lozano, O. M. H.....	6. ^a del 2. ^o
D. Miguel Mallen y Guiral.....	3. ^a del 2. ^o
D. Manuel Molina.....	6. ^a del 1. ^o
D. Manuel Mallen, agregado á la.....	5. ^a del 2. ^o
D. Josef Moreno y Soprani, sin antigüedad.	

Subtenientes de Compañía.

Graduado de Teniente D. Francisco Cepeda Fernandez.....	2. ^a del 1. ^o
Idem D. Josef Cabrera y Asco.....	3. ^e del 1. ^o
Idem D. Florentino Villamil y Merino.....	4. ^a del 1. ^o
Idem D. Felipe Bahamonde y Montenegro.....	2. ^a del 1. ^o
Idem D. Josef Hermosilla.....	2. ^a del 2. ^o
Idem D. Miguel Derguiz y Gutierrez.....	1. ^a del 2. ^o
D. Diego Josef de Tapia.....	3. ^a del 2. ^o
D. Miguel Llobregat, agregado á la.....	4. ^a del 2. ^o
D. Ramon Navas.....	4. ^a del 2. ^o
D. Josef Cuervo.....	5. ^a del 1. ^o
D. Pedro Chacon.....	3. ^a del 2. ^o
D. Vicente Constans.....	1. ^a del 1. ^o
D. Felipe Lopez.....	2. ^a del 1. ^o
D. Francisco de Paula Dueñas, agregado á la.....	1. ^a del 2. ^o
D. Isidoro Bilbao.....	5. ^a del 2. ^o
D. Pedro de Palacio, agregado á la.....	1. ^a del 2. ^o
D. Joséf Guzman, agregado á la.....	5. ^a del 1. ^o
D. Francisco Oarrichena, agregado á la.....	3. ^a del 2. ^o
D. Antonio Tacon, agregado á la.....	3. ^a del 2. ^o
D. Antonio Barrera.....	4. ^a del 2. ^o
D. Luis Guerra Vega.....	6. ^a del 1. ^o
D. Josef Guerra Vega.....	5. ^a del 2. ^o
D. Jaime Salamanca, agregado á la.....	4. ^a del 2. ^o
D. Juan Lavaggi.....	6. ^a del 1. ^o
D. Joaquin Bañuelos.....	1. ^a del 2. ^o
D. Manuel Morgado, agregado á la.....	5. ^a del 2. ^o

Subtenientes de Compañía.

D. Manuel Azpilcueta.	6. ^a del 2. ^o
D. Manuel Lobo, agregado á la.	4. ^a del 2. ^o
D. Josef María Carrafa.	4. ^a del 1. ^o
D. Fernando Eustaquio Camuñez.	6. ^a del 2. ^o
D. Josef Moreno.	3. ^a del 1. ^o
D. Lázaro Cepeda, agregado á la.	5. ^a del 2. ^o
D. Sinforoso Martinez.	5. ^a del 1. ^o
D. Josef Benito María.	1. ^a del 1. ^o
D. Leonardo Santiago agregado á la.	5. ^a del 2. ^o

Fuerza del primer Batallon.

Sargentos primeros.	17
Sargentos segundos.	32
Cabos primeros.	34
Idem segundos.	62
Cornetas.	13
Tambores	22
Bombarderos	22
Artilleros.	842
Total.	<u>1044</u>

Fuerza del segundo Batallon.

Sargentos primeros.	30
Sargentos segundos.	42
Cabos primeros.	68
Cabos segundos.	83
Cornetas.	29
Tambores.	44
Bombarderos	32
Artilleros.	1310
Total.	<u>1638</u>

Resumen general de la fuerza. 2682

INDIVIDUOS DEPENDIENTES
de la Brigada Real con graduacion de Oficiales.

CAPITANES.

- Cartagena.* . . . D. Tomas Gil, Comandante de la compañía de Inválidos, O. M. H.
Ferrol. D. Lorenzo Vicente de Paz, Comandante de la compañía de Inválidos, O. M. H.

IDEM GRADUADOS.

- Cádiz.* D. Francisco Picon, Comandante de la compañía de Inválidos, O. M. H.

GRADUADOS DE TENIENTES POR MERITO Ó CONSTANCIA.

- Cádiz.* D. Roque Ortiz.
Cádiz. D. Josef María Palafox.
Cádiz. D. Juan Rodriguez.
Cádiz. D. Alvaro Velasco, C. M. L.
Cádiz. D. Pedro Rubies.
Cádiz. D. Juan Guerrero.
Cádiz. D. Juan Maturana, O. M. H.
Cádiz. D. Juan Pacheco, O. M. H.
Cádiz. D. Manuel Riveiro.
Cádiz. D. Bartolomé Diaz Barreda.
Cádiz. D. Juan Quintanilla.
Cádiz. D. Josef de Avila.
Cádiz. D. Nicolás de Arco.
Cádiz. D. Francisco Dubuy.
Cádiz. D. Bartolomé Pinadero.
Cádiz. D. Angel García.
Cádiz. D. Josef Beltran.
Cádiz. D. Santiago Simonet.
Cádiz. D. Ramon del Rio.
Cádiz. D. Antonio Navarrete.
Cádiz. D. Bernardino Medina.
Cádiz. D. Cándido Martinez, O. M. H.

Graduados de Tenientes por mérito ó constancia.

Cádiz.	D. Josef Carretero.
Cádiz.	D. Manuel Romero.
Cádiz.	D. Juan de la Fuente.
Cádiz.	D. Vicente Borres.
Cádiz.	D. Josef Bermejo, O. M. H.
Cádiz.	D. Isidoro Jumilla.
Cádiz.	D. Josef del Castillo y Lopez.
Cádiz.	D. Juan Jimenez, O. M. H.
Cádiz.	D. Miguel Ubeda.
Cádiz.	D. Miguel Mayo.
Cádiz.	D. Bernardino de Soria.
Cádiz.	D. Manuel Mier.
Cádiz.	D. Pedro Herrera.
Cádiz.	D. Juan Gonzalez.
Cádiz.	D. Vicente la Rua.
Cádiz.	D. Pedro Mantilla.
Cádiz.	D. Manuel Prados.
Cádiz.	D. Antonio Hernandez.
Cádiz.	D. Juan Sanchez.
Cádiz.	D. Josef Pica.
Cádiz.	D. Gabriel Vargas.
Cádiz.	D. Francisco Javier Calvillo.
Cádiz.	D. Patricio Valero.
Cádiz.	D. Juan de San Juan.
Cádiz.	D. Josef de la E.
Cádiz.	D. Manuel Fernandez García.
Cádiz.	D. Antonio Guevara.
Ferrol.	D. Domingo Lozano.
Ferrol.	D. Antonio Diaz.
Ferrol.	D. Rosendo Lavin.
Ferrol.	D. Josef de Tasis.
Ferrol.	D. Florencio Gomez.
Ferrol.	D. Domingo Montero.
Ferrol.	D. Juan Saez.
Ferrol.	D. Angel Gutierrez.
Ferrol.	D. Mariano Alcalá.

Graduados de Tenientes por mérito ó constancia.

<i>Ferrol.</i>	D. Josef Marzo y Luaces.
<i>Ferrol.</i>	D. Josef Gonzalez San Julian.
<i>Ferrol.</i>	D. Eusebio Santos.
<i>Ferrol.</i>	D. Josef Celaya.
<i>Ferrol.</i>	D. Josef María Vergara.
<i>Ferrol.</i>	D. Juan Crespo.
<i>Ferrol.</i>	D. Francisco Picazo.
<i>Ferrol.</i>	D. Tomas Martinez.
<i>Ferrol.</i>	D. Josef de la Fuente Galan , O. M. H.
<i>Ferrol.</i>	D. Domingo Amato.
<i>Cartagena.</i>	D. Manuel Espinosa , O. M. H.
<i>Cartagena.</i>	D. Antonio Izquierdo.
<i>Cartagena.</i>	D. Alfonso Mellado.
<i>Cádiz.</i>	D. Victoriano Bort.

GRADUADOS DE SUBTENIENTES POR MERITO Ó CONSTANCIA.

<i>Cádiz.</i>	D. Josef Micon.
<i>Cádiz.</i>	D. Francisco Benabal.
<i>Cádiz.</i>	D. Manuel Perea.
<i>Cádiz.</i>	D. Manuel Cuesta.
<i>Cádiz.</i>	D. Agustin Lopez.
<i>Cádiz.</i>	D. Pedro Martinez.
<i>Cádiz.</i>	D. Salvador Jimenez.
<i>Cádiz.</i>	D. Juan Ariza.
<i>Cádiz.</i>	D. Fernando Lavado.
<i>Cádiz.</i>	D. Manuel Puertas.
<i>Cádiz.</i>	D. Francisco Antonio Ramirez.
<i>Cádiz.</i>	D. Juan Mayoral.
<i>Cádiz.</i>	D. Josef Martinez Usero.
<i>Cádiz.</i>	D. Josef del Castillo.
<i>Cádiz.</i>	D. Miguel Irure.
<i>Cádiz.</i>	D. Francisco Herrera.
<i>Cádiz.</i>	D. Josef Zarza.
<i>Cádiz.</i>	D. Ildefonso Navarro.
<i>Cádiz.</i>	D. Antonio Juan Martinez.

Graduados de Subtenientes por mérito ó constancia.

Cádiz.	D. Francisco Almarcha.
Cádiz.	D. Baltasar Cid.
Cádiz.	D. Florencio Ferrer.
Cádiz.	D. Josef Fernandez.
Cádiz.	D. Josef Cornelio Navarro.
Cádiz.	D. Josef Alonso.
Cádiz.	D. Pascual García.
Cádiz.	D. Francisco Antonio Fernandez.
Cádiz.	D. Francisco Jimenez.
Cádiz.	D. Francisco Redondo.
Cádiz.	D. Pedro Rodriguez.
Cádiz.	D. Octavio Rosanico.
Cádiz.	D. Narciso Mariscal.
Cádiz.	D. Francisco Pastor.
Cádiz.	D. Juan Dominguez.
Cádiz.	D. Benito Alcina.
Cádiz.	D. Juan del Manzano.
Cádiz.	D. Manuel Oltozano.
Cádiz.	D. Josef Alonso.
Cádiz.	D. Antonio Varela.
Cádiz.	D. Francisco Urraca.
Cádiz.	D. Manuel Calmaestre.
Cádiz.	D. Miguel Martinez.
Cádiz.	D. Juan Gonzalez Pulido.
Cádiz.	D. Felix Ruiz.
Cádiz.	D. Pedro Navarro.
Cádiz.	D. Diego de Luna.
Cádiz.	D. Pedro Juan Biondi.
Cádiz.	D. Rafael Alvarez.
Cádiz.	D. Juan Bautista Sirviente.
Cádiz.	D. Francisco Granados.
Cádiz.	D. Francisco de Rueda.
Ferrol.	D. Manuel Vicente Ferrer.
Ferrol.	D. Francisco Valdomero Parra.
Ferrol.	D. Toribio Cabeiro.
Ferrol.	D. Antonio Ruiz.

Graduados de Subtenientes por mérito ó constancia.

<i>Ferrol.</i>	D. Francisco de Paula Lorenzo.
<i>Ferrol.</i>	D. Vicente Palmieri.
<i>Ferrol.</i>	D. Matias Taracido.
<i>Ferrol.</i>	D. Melchor Mendoza.
<i>Ferrol.</i>	D. Josef María Torres.
<i>Ferrol.</i>	D. Gregorio Hurtado.
<i>Ferrol.</i>	D. Juan Ribera.
<i>Ferrol.</i>	D. Francisco Moya.
<i>Ferrol.</i>	D. Angel de Torres.
<i>Ferrol.</i>	D. Francisco Fernandez.
<i>Ferrol.</i>	D. Antonio Perez.
<i>Ferrol.</i>	D. Baltasar Amigo.
<i>Ferrol.</i>	D. Alonso Salguero.
<i>Ferrol.</i>	D. Angel Vaquero.
<i>Ferrol.</i>	D. Melquiades Martinez.
<i>Ferrol.</i>	D. Josef Diaz.
<i>Ferrol.</i>	D. Antonio María Balsa.
<i>Ferrol.</i>	D. Felipe Olivares.
<i>Ferrol.</i>	D. Ramon de Neira.
<i>Ferrol.</i>	D. Josef García.
<i>Ferrol.</i>	D. Francisco Cocañin.
<i>Ferrol.</i>	D. Pedro Constans.
<i>Ferrol.</i>	D. Andres Perez.
<i>Ferrol.</i>	D. Simon Caballero.
<i>Ferrol.</i>	D. Juan Antonio Garrido.
<i>Ferrol.</i>	D. Juan Rodriguez Cosgaya.
<i>Ferrol.</i>	D. Juan Martin.
<i>Ferrol.</i>	Dl Pedro Arens.
<i>Ferrol.</i>	D. Francisco Benito Gonzalez.
<i>Ferrol.</i>	D. Juan Diaz Canseco.
<i>Ferrol.</i>	D. Antonio Rodriguez Varela.
<i>Ferrol.</i>	D. Josef Ramon Pardo.
<i>Ferrol.</i>	D. Simon Rojas Perez.
<i>Ferrol.</i>	D. Antonio Picado.
<i>Ferrol.</i>	D. Manuel Fernandez.
<i>Ferrol.</i>	D. Manuel Bazan.

Graduados de Subtenientes por mérito ó constancia.

<i>Ferrol</i>	D. Santiago de Castro.
<i>Ferrol</i>	D. Pedro Gerrillo.
<i>Ferrol</i>	D. Tomas de Vega.
<i>Ferrol</i>	D. Blas Casaus.
<i>Ferrol</i>	D. Josef Rodriguez.
<i>Ferrol</i>	D. Pedro Garcia.
<i>Ferrol</i>	D. Josef Castañeda.
<i>Ferrol</i>	D. Martin Marcos.
<i>Ferrol</i>	D. Hetmenegildo Gonzalez.
<i>Ferrol</i>	D. Juan Antonio Centeno.
<i>Ferrol</i>	D. Francisco Castelo.
<i>Ferrol</i>	D. Manuel Fernandez.
<i>Ferrol</i>	D. Pedro Fernandez.
<i>Ferrol</i>	D. Ignacio Legido.
<i>Ferrol</i>	D. Saturnino Vazquez.
<i>Ferrol</i>	D. Crisanto Arcani.
<i>Cartagena</i> ..	D. Diego Ledesma.
<i>Cartagena</i> ..	D. Antonio Alvarez.
<i>Cartagena</i> ..	D. Francisco Jimenez.
<i>Cartagena</i> ..	D. Juan Bautista Aldaguez.
<i>Cartagena</i> ..	D. Francisco Burillo.
<i>Cartagena</i> ..	D. Joaquin Martinez,
<i>Cartagena</i> ..	D. Pedro Martinez.
<i>Cartagena</i> ..	D. Josef Rodriguez.
<i>Cartagena</i> ..	D. Miguel Villareal.

CUERPO DE PILOTOS.

Se compone de Pilotos de altura de primera, segunda y tercera clase, y Pilotos prácticos de Costas y de Puertos. En S. Fernando, Ferrol y Cartagena hay escuela con tres Maestros para enseñar la navegacion y el dibujo. Su uniforme casaca y calzon azul; chupa, vuelta y solapa encarnada; ojal de oro y boton de ancla dorado; distinguiéndose por el número de los ojales en vueltas, solapas, Carteras y faldas las diferentes clases del Cuerpo. Los Pilotos prácticos usan chupa y solapa azul.

ESTADO MAYOR.**EN CADIZ.***Gefe superior.*

El Comandante general del Departamento.

Oficial de Detall.

El Mayor general del Departamento.

Ayudantes.

Primero. El Teniente de Navío D. Pedro García Galindo.

Segundo. El de igual clase D. Josef Ignacio Sierra.

EN FERROL.*Gefe superior.*

El Comandante general del Apostadero.

Oficial de Detall.

El Mayor general del Apostadero.

Ayudante.

El primer Piloto graduado de Teniente de Navío Don Francisco Perez de Lago.

EN CARTAGENA.*Gefe superior.*

El Comandante general del Apostadero.

Segundos. Oficial de Detall.

El Mayor general del Apostadero.

Ayudante.

El Teniente de Navío D. Juan Zamora,

EN LA HABANA.

Gefe superior.

El Comandante general del Apostadero.

Oficial de Detall.

El Oficial de órdenes del Apostadero.

Ayudante.

El Teniente de Navío D. Juan Montero de Espinosa.

PRIMEROS PILOTOS.

GRADUADOS DE TENIENTES DE NAVIO.

Cartagena... D. Miguel Moreno, O. M. H.

Ferrol... D. Francisco Perez de Lago, O. M. H.

TENIENTES DE FRAGATA.

Ferrol... D. Cayetano Insuela, O. M. H.

GRADUADOS DE IDEM.

Ferrol... D. Pascual Felipe de Castro, O. M. H.

Cartagena... D. Fulgencio Calvo, O. M. H.

Cádiz... D. Josef Ramirez.

ALFERECES DE NAVIO.

- Cádiz*. D. Antonio de Castro, O. M. H.
Cádiz. D. Antonio Vico, O. M. H.
Cartagena. . . D. Josef Espinosa, O. M. H.
Ferrol. D. Daniel Pascual Barreda, O. M. H.
Cartagena. . . D. Gaspar Massa, O. M. H.

ALFERECES DE FRAGATA.

- Ferrol*. D. Antonio Cortés Damisa.
Cádiz. D. Josef Muñoz del Canto, O. M. H.
Cartagena. . . D. Ponciano Chorat, O. M. H. y C. M. D.
Ferrol. D. Vicente Fernandez Parrado.

IDEM GRADUADOS.

- Ferrol*. D. Fernando Gonzalez.
Ferrol. D. Gabriel María Ramos.
Cartagena. . . D. Joaquin Morales.
Ferrol. D. Fernando Bienvenida.
Cádiz. D. Juan Guerrero.
Cádiz. D. Onofre Ruiz Fortuni.
Cartagena. . . D. Josef Aycardo.
Cádiz. D. Josef Ibararán, honorario.

SEGUNDOS PILOTOS
con grado de Alféreces de Fragata.

- Cádiz*. D. Josef María Ojeda.
Cádiz. D. Josef Julian Gomez.

IDEM SIN GRADUACION DE OFICIAL.

- Ferrol*. D. Luis Antonio Alvarez, graduado de primero.
Cádiz. D. Julian Gonzalez Carmona, idem.
Cádiz. D. Josef Villalba, idem.

Segundos Pilotos sin graduacion militar.

Cartagena...	D. Josef Morales, idem.
Ferrol.....	D. Josef María Ramos, idem.
Ferrol.....	D. Gabriel Benito del Castillo.
Cartagena...	D. Francisco Olesa.
Ferrol.....	D. Manuel Amado.
Ferrol.....	D. Domingo Manso.
Cádiz.....	D. Juan Demetrio Fungairiño.
Cádiz.....	D. Domingo de Castro.
Ferrol.....	D. Rafael Cortés.
Cartagena...	D. Domingo Riera.
Cartagena...	D. Josef Tuells.
Cartagena...	D. Josef Espejo y Carré.
Ferrol.....	D. Joaquin Fernandez Pedriñan.
Ferrol.....	D. Josef Maria Salleras.
Ferrol.....	D. Josef Boado.
Cádiz.....	D. Angel Almeda.
Cádiz.....	D. Josef Ferri y Morales.
Cartagena...	D. Antonio Lluch.
Cartagena...	D. Antonio Mora Carretero.
Cartagena...	D. Juan Sanchez.
Ferrol.....	D. Manuel Antonio Salguero.
Cartagena...	D. Josef Espin.
Cartagena...	D. Josef Ruiz y García.
Cádiz.....	D. Antonio Sierra.
Ferrol.....	D. Juan Manuel Sixto.
Ferrol.....	D. Domingo Calvo.
Cartagena...	D. Gabriel Ruiz García.
Cartagena...	D. Francisco Lopez.
Cartagena...	D. Josef Antonio Espinosa.

TERCEROS PILOTOS.

PILOTOS

de la carrera de Indias y particulares con graduaciones militares.

- Teniente de Fragata D. Manuel Hormigo.
 Graduado de Alferez de Navío D. Josef Isusquiza.
 Idem D. Antonio García Chicarro.
 Graduado de Alferez de Fragata D. Manuel Antonio Gonzalez.
 Idem D. Felix Albao.
 Idem D. Juan Brunenque.
 Idem D. Miguel Padrines.
 Idem D. Salvador Prast.
 Idem D. Josef Vilanova.
 Idem D. Francisco Aguirre, con el uso de uniforme de segundo Piloto de la Armada.
 Idem D. Diego Romero.
 Idem D. Josef Ignacio Zasuanegui.
 Idem D. Baltasar Cardell.
 Idem D. Antonio del Rio.
 Idem D. Josef Ponce de Leon.
 Idem D. Rafael Deas.
 Idem D. Josef de Castro.
 Idem D. Juan Miguel Ancisu.
 Idem D. Juan Vila.
 Idem D. Francisco Manuel Echevarría.

*Individuos con la graduacion de Oficiales,
 sin corresponder á cuerpo determinado.*

TENIENTE DE FRAGATA.

Cartagena. . . D. Clemente Noguera, O. M. H.

IDEM GRADUADOS.

Cartagena. . . D. Alejandro Borrás.

Ferrol. D. Francisco Pita da Veiga, O. M. H.

GRADUADOS DE ALFERECES DE NAVIO.

- Ferrol* D. Andrés Antelo.
Ferrol D. Josef Martinez.
Cartagena D. Tomas Bayona.
Cádiz D. Cristóbal Saucedo.

IDEM DE ALFERECES DE FRAGATA.

- Cádiz* D. Wenceslao Ortega.
Cádiz D. Josef Villora.
Cádiz D. Manuel Ulloa.
Cádiz D. Josef Baeza.
Cádiz D. Antonio Herrera.
Cádiz D. Andres Herrera.
Ferrol D. Josef Quintela Freire.
Cartagena D. Estéban Pascual de las Casas.
Cartagena D. Estanislao Curand.
Cartagena D. Antonio Riquez.
Ferrol D. Cecilio Marquez.
Cádiz D. Angel Bruzon.
Cádiz D. Juan Bautista Boters.
Cádiz D. Pedro Sevilla.
Cádiz D. Miguel Fernandez.
Cádiz D. Miguel Clarens.

CUERPO DE CONSTRUCTORES.

E HIDRAULIGOS.

Su uniforme casaca azul con dos órdenes de botones de ancla de metal amarillo; collarin y vuelta celeste; pantalon azul; chaleco blanco ó celeste. Los Ayudantes tendrán en la vuelta de la casaca una portezuela del mismo color: los Supernumerarios portezuela azul: los segundos Constructores vuelta sin portezuela: los primeros Constructores idem; pero con dos ojales de hilo de oro; y el Director principal con tres ojales del propio modo.

Los Hidráulicos: casaca celeste, con vuelta y collarin azul, y el mismo orden y calidad de botones; y pantalon

azul. El Profesor en gefe llevará en la vuelta dos oiales de hilo de oro, los demas ninguno.

Todos usarán con el uniforme sombreros de tres picos, con escarapela encarnada; pero dentro del Arsenal en los trabajos diarios podrán tambien usar del sombrero redondo con la misma escarapela.

Director principal de construccion.

El

Primeros Constructores.

El Teniente de Navío D. Josef Echegaray, Director principal interino, O. M. H.

D. Pablo Amado.

El Teniente de Navío D. Juan Hernandez, O. M. H.

El Teniente de Navío D. Gaspar del Villar.

Segundos Constructores.

Con el distintivo de Teniente de Navío D. Alejandro Bouyon.

D. Josef Antonio Albaladejo.

Supernumerarios.

D. Bernardo Josef Geli.

D. Josef Muñoz.

D. Andres Tenreiro.

Ayudantes.

El Alferez de Fragata graduado D. Dionisio Bautista.

D. Joaquin Montesinos.

D. Ventura Lopez Freire.

D. Juan Maresca.

D. Juan Josef Alvarez, con el uso de uniforme de Capitan retirado de infantería.

D. Antonio Moreno.

D. Francisco Uzcarre.

Ayudantes.

- D. Cayetano Ostos.
 D. Josef Blauschi.
 D. Juan Caldés.
 D. Manuel de la Peña, supernumerario.
 D. Josef Navarro, idem.

HIDRÁULICOS.

Profesor en Gefe.

El Teniente Coronel retirado de infantería D. Ramon Oteo de Tejada.

Profesores ordinarios.

El Alferez de Fragata graduado D. Josef Antonio Laveaga.

- D. Josef Antonio Muñoz.
 D. Miguel Angel de Uria.

Ayudantes.

- D. Antonio Cuevas.
 D. Juan Guillen.
 D. Miguel María Dutrux.
 D. Josef Ramon de Uria.

REALES ARSENALES.

DEPARTAMENTO DE CADIZ.

Comandante general.

El Brigadier D. Joaquin María Pery.

Segundo.

El Capitan de Fragata D. Luis de la Gándara.

*En Cádiz.**Director principal de construccion.*

D.

Primer Constructor.

D. Josef Echegaray , ejerciendo de Director principal.

Segundo idem.

D. Alejandro Bouyon.

Supernumerario.

D. Josef Muñoz.

Ayudantes.

D. Joaquin Montesinos.

D. Juan Josef Alvarez.

D. Antonio Moreno.

Supernumerarios.

D. Josef Blauchi.

D. Juan Caldés.

Hidráulicos.

D. Ramon Oteo de Tejada , Profesor y Gefe.

D. Josef Antonio Labeaga , Profesor ordinario.

D. Antonio Cuevas , Ayudante.

D. Juan Guillen , Ayudante.

Ministro principal del Arsenal.

El Comisario de Guerra D. Josef Miguel de Roda.

En Cádiz.

Contador principal.

El Comisario de Guerra graduado D. Manuel Herrera y Cano.

Guardaalmacen general.

El Oficial primero D. Nicolas Benitez.

Depositario de maderas y materiales.

El Oficial primero graduado D. Joaquin Gonzalez de Mendoza.

Guardaalmacen de lo excluido.

El Oficial cuarto D. Luis Barreto.

Nota. En estas Oficinas hay ademas el número de Oficiales subalternos del Cuerpo de Ministerio que son precisos segun las atenciones del servicio.

Peritos y maestros mayores de todas clases.

Contramaestres de Construcción.	4
Maestros Calafates.	2
De Escultura.	0
De Pintura.	1
De Herrería.	1
De Cerrajería.	1
De Reverbero.	0
De Fundicion.	0
De Farolería.	1
De Jarcia y Lonas.	1
De Sastre.	1
De Armería.	1
Pontoneros.	2
Tonelero	0
Aparejador hidráulico y civil.	1

En Cádiz.

MAESTRANZA Y OTROS OPERARIOS.

Carpinteros de ribera.

Capataces.....	I
Cabo codeador.....	00
Operarios.....	00
Aserradores.....	00

Calafates.

Capataz.....	I
Operarios.....	00

Instrumentos náuticos.

Capataz.....	00
--------------	----

Casa de bombas.

Primer Capataz.....	I
Idem segundo.....	I
Calafate.....	I
Carpinteros.....	2
Peones.....	5
Cerrajeros.....	I

Fraguas.

Capataz.....	00
Operarios.....	00

Obrador de velámen.

Maestro mayor.....	00
Operarios.....	00

Almacén general.

Peones.....	12
-------------	----

En Cádiz.

Obras hidráulicas y civiles.

Canteros.....	00
Albañil.....	00
Peones.....	00

Para el barreno de bombas.

Operarios.....	1
----------------	---

Oficiales de marinería, Gente de mar, Peonage, Rondines y Presidarios con sus Capataces.

Primer Contramaestre del Arsenal.

El Teniente de Fragata graduado D. Ginés Galindo.

Segundo idem.

El

Primer Contramaestre de recorridas.

El Alférez de Navío graduado D. Francisco Barca.

Primeros Contramaestres con grado de Oficial.

De Alférez de Fragata D. Pedro Calderon.

De idem D. Vicente Perales.

De idem D. Ignacio Ensaldo.

Primeros Contramaestres.....	10
Segundos idem.....	25
Terceros idem.....	27
Buzos.....	8
Marinería disponible de todas clases.	243
Idem achacosa.....	00
Peonage.....	73
Rondines.....	105
Presidarios con sus Capataces.....	00

APOSTADERO DEL FERROL.

Comandante.

El Capitan de Fragata D. Agustin Bocalan.

Oficial encargado del Detall.

El Teniente de Navío D. Josef de la Cendeja.

Primer Constructor.

D. Pablo Amado, ausente por hallarse en la Corte.

Segundo idem.

D.

Supernumerarios.

D. Bernardo Josef Geli.

D. Andres Tenreiro.

Ayudantes.

D. Ventura Lopez Freyre.

D. Francisco Uzcarra.

D. Cayetano Ostos.

Hidráulicos.

D. Miguel Angel Uria, Profesor ordinario.

Interventor general del Arsenal.

El Comisario de Guerra graduado D. Juan Barrios.

Guardaalmacen general.

El Comisario de Guerra graduado D. Antonio Cabezoo.

Nota. En estas Oficinas hay ademas el número de Oficiales subalternos del Cuerpo de Ministerio que son precisos segun las atenciones del servicio.

En Ferrol.

Peritos y Maestros mayores de todas clases.

Contramaestres de construccion.	5
Maestros Calafates.	2
De Bombas.	1
De Escultura.	1
De Pintura.	1
De Herrería.	1
De Cerrajería.	1
De Reverbero.	0
De Fundicion.	0
De Farolería.	1
De Jarcias.	0
De Lonas.	0
De Sastre.	0
De Armería.	0
De Pontonero.	1
De Tonelero.	1
Ayudante Aparejador hidráulico y civil	1

MAESTRANZA.

Carpinteros de ribera.

Capataz	1
Operarios	32
Aserradores	2

Calafates.

Capataz	2
Operarios.	19

Instrumentos náuticos.

Operarios.	4
Aprendiz	0

*En Ferrol.**Casa de bombas.*

Capataz	1
Calafate	1
Carpinteros	2
Cerrajero	1
Peones	5

Fraguas.

Cabo	0
Bocas de fragua	0
Machacantes	0
Sonadores	0

Obrador de velámen.

Capataz	0
Operarios	6

Almacén general.

Peones	12
--------------	----

Obrador de recorridas.

Operarios	7
Peon	0

Reverbero.

Molderos	2
----------------	---

Obras hidráulicas y civiles.

Canteros	0
Peones	0

En Ferrol.

Oficiales de Marinería, Gente de mar, Peonage, Rondines y Presidarios con sus Capataces.

Primer Contramaestre del Arsenal.

El Teniente de Fragata graduado D. Andres Fernandez Pedriñan.

Segundo idem.

El Alferez de Navío graduado D. Francisco Ferreiro.

Primer Contramaestre de recorridas.

El Alferez de Fragata graduado D. Bernardo Lopez.

Primeros Comandantes con grado de Oficial.

De Alferez de Navío D. Simon Pita.

De Alferez de Fragata D. Juan Pereira.

Primeros Contramaestres. 11

Segundos idem. 21

Terceros idem. 42

Buzos. 10

Marinería disponible de todas clases. 80

Peonage 61

Rondines. 56

Presidarios con sus Capataces. . . 00

APOSTADERO DE CARTAGENA.

Comandante.

El Capitan de Navío D. Torcuato Piedrola.

Oficial encargado del Detall.

El Teniente de Navío D. Joaquin de la Llave.

*En Cartagena.**Segundo Constructor.*

D. Josef Antonio Albaladejo.

Ayudantes.

D. Dionisio Bautista.

D. Juan Maresca.

Hidrúulicos.

D. Josef Antonio Muñoz, Profesor ordinario.

D. Miguel María Dutrux, Ayudante.

Interventor general del Arsenal.

El Oficial primero retirado D. Vicente Gomez Frias.

Guardaalmacen general.

El Oficial primero D. Juan Gonzalez Izquierdo.

Nota. En esta Oficina hay ademas el número de Oficiales subalternos del Cuerpo de Ministerio que son precisos segun las atenciones del servicio.

Peritos y Maestros mayores de todas clases.

Contramaestres de Construccion.	3
Maestros Calafates.	2
De Bombas.	1
De Escultura.	0
De Pintura.	0
De Herrería.	1
De Cerrajería.	1
De Reverbero.	1
De Fundicion.	0

En Cartagena.

Peritos y Maestros mayores de todas clases.

De Farolería.....	I
De Jarcias.....	0
De Lonas.....	0
De Sastre.....	0
De Armería.....	0
Pontonero.....	0
Tonelero.....	I
Ayudante Aparejador hidráulico y civil.....	I

MAESTRANZA.

Capataz.....	I
Operarios.....	30
Aserradores.....	4

Calafates.

Capataz.....	I
Operarios.....	19

Instrumentos náuticos.

Operarios.....	0
Aprendiz.....	0

Casa de bombas.

Capataz.....	0
Calafate.....	I
Carpinteros.....	2
Cerrajeros.....	I
Peones.....	5

*En Cartagena.**Fraguas.*

Cabo.....	o
Bocas de fragua.....	o
Machacantes.....	o
Sonadores.....	o

Obrador de velámen.

Capataz.....	o
Operarios.....	o

Almacén general.

Peones.....	12
-------------	----

Obrador de recorridas.

Operarios.....	o
Peon.....	o

Reverbero.

Molderos.....	2
---------------	---

Obras hidráulicas y civiles.

Canteros.....	o
Peones.....	o

Oficiales de marinería, Gente de mar, Peonage, Rondines y Presidarios con sus Capataces.

Primer Contramaestre del Arsenal.

El Teniente de Fragata graduado D. Gabriel Saura.

En Cartagena.

Segundo idem.

El Alferez de Navío graduado D. Gabriel Olivér.

Primer Contramaestre de recorridas.

El Alferez de Navío graduado D. Juan Barrera.

Primeros Contramaestres graduados de Alféreces de Fragata.

D. Diego Rubio.

D. Antonio Sacristan.

D. Nicomedes García Robledo.

Primeros Contramaestres.....	3
Segundos idem.....	10
Terceros idem.....	15
Buzos.....	12
Marinería disponible de todas clases.	45
Peonage.....	0
Rondines.....	40
Presidarios con sus Capataces....	0

CUERPO DE MEDICO-CIRUJANOS.

Su uniforme casaca azul con solapa, collarin y vuelta encarnada; boton de metal dorado y centro blanco, distinguiéndose las clases en la forma siguiente: Los profesores de la segunda clase usan un bordado de oro de seis líneas de ancho en el collarin: los primeros añaden á este otro igual en la vuelta de la casaca: los agregados á la escuela como son el Bibliotecario, Disector anatómico, Ayudante del Laboratorio químico y los de embarco ponen ademas de lo prescrito para los Profesores de la primera, un filete solo de oro en la solapa de la casaca. Los

Ayudantes Directores de los Departamentos y Maestros consultores en lugar de este filete guarnecen la solapa de la casaca con el bordado dicho. El Vicedirector usa el bordado en el collarin, vuelta y solapa, continuando el filete por todo el delantero de la casaca. El Director usa del mismo uniforme, con la diferencia de llevar dos bordados en la vuelta de la casaca, siguiendo el de la solapa por todo su delantero; y pudiendo ponerse vestido particular cuando le acomode.

REAL COLEGIO DE MEDICINA Y CIRUGIA.

Director.

D. Carlos Francisco de Ameller, Consejero honorario en el Supremo de Hacienda, agraciado con la Cruz supernumeraria de la distinguida Orden de Carlos III.

Vicedirector.

D. Manuel Padilla, Médico honorario de Cámara, y agraciado con la Cruz supernumeraria de Carlos III.

Catedráticos y Maestros Consultores.

D. Diego Terreros.

D. Francisco Flores Moreno.

D. Pedro García Gonzalez.

D. Josef Benjumeda.

D. Ignacio Ameller.

D. Josef María Lopez.

Consultor.

D. Angel María Mena y Tirado, honorario.

Bibliotecario.

D. Francisco Javier Laso, Catedrático honorario.

Disector anatómico.

D. Francisco Solano de Puga, idem.

Ayudante del Laboratorio químico.

D. Juan Nepomuceno Fernandez, idem.

Médico mayor del Departamento.

D. Francisco Leon Bofani.

Ayudante de Cirujano mayor.

D. Pedro Alcántara de Pazos.

Ayudantes de Director.

Ferrol. D. Diego Lopez Ruiz.

Cartagena. . . D. Fernando Jimenez.

Habana. . . . D. Juan Angel Perez Carrillo.

Ayudantes de embarco.

Cádiz. D. Alejandro García Arboleya, Ayudante
Director honoratio.

Idem honorarios.

Habana. . . . D. Josef Inoyos, con destino en la Escuadra.

Habana. . . . D. Luis Genebriera, encargado del Hospital.

Ferrol. D. Angel Hidalgo, idem.

Primeros Profesores útiles para todo servicio.

Cádiz. D. Josef Moreno Sanchez.

Cartagena. . . D. Josef Gonzalez Ojeda, en el Arsenal.

Habana. . . . D. Josef Aguilera.

Primeros Profesores útiles para todo servicio.

- Cartagena.* . . . D. Francisco Rosso, interino superior facultativo del Arsenal de Cádiz.
- Habana.* . . . D. Lorenzo Bandini.
- Habana.* . . . D. Francisco de Paula Gutierrez, en la Matrícula.
- Habana.* . . . D. Vicente Lopez.
- Ferrol.* D. Josef Berdera, en la Matrícula.
- Cartagena.* . . . D. Josef Rodriguez Daza.
- Cádiz.* D. Manuel Navas.
- Cádiz.* D. Manuel García Lora.
- Habana.* D. Josef Gomez de la Torre.
- Santander.* . . . D. Josef María Botin, en la Matrícula.
- Cartagena.* . . . D. Juan Redondo.
- Cádiz.* D. Francisco Lara.
- Manila.* D. Josef Fernandez Cevallos.
- Cádiz.* D. Manuel Josef de Porto, Rector del Colegio.
- Ferrol.* D. Juan Antonio Ortiz.
- Cádiz.* D. Antonio Miquel.

PRIMEROS PROFESORES GRADUADOS.

- Cádiz.* D. Josef Gabarron.
- Habana.* D. Antonio Ducrós.

Segundos Profesores útiles para todo servicio.

- Cádiz.* D. Luis Aguilera, graduado de primer Profesor.
- Cádiz.* D. Josef Serrano, idem.
- Manila.* D. Fernando Gonzalez Casas.
- Cádiz.* D. Ramon Piña.
- Habana.* D. Josef Palma.
- Manila.* D. Josef Barroso.
- Cádiz.* D. Josef María Arbolella.
- Ferrol.* D. Carlos Piña.

Segundos Profesores útiles para todo servicio.

- Cartagena...* D. Juan Josef Navas.
Cartagena... D. Francisco Gutierrez.
Cádiz D. Antonio Ibarra.
Cádiz D. Josef de Luna.
Ferrol..... D. Agustin Delgado.
Ferrol..... D. Josef Velazquez, en el Arsenal.
Habana... D. Antonio de Castro.
Cádiz D. Manuel Guerra.
Habana... D. Bernardo del Castillo.
Cádiz D. Josef Mellado.
Ferrol..... D. Manuel Perez y Cárdenas.
Cádiz D. Juan Jerez.
Habana... D. Pascual Fernandez Mier.
Habana... D. Agustin Godinos.
Cartagena... D. Ildefonso del Bando.
Cádiz D. Joaquin María Navarrete.
Cádiz D. Juan Mery.
Habana... D. Nicolas Marasi.
Habana... D. Manuel Valero.
Habana... D. Antonio Mellado.
Habana... D. Antonio Plaquieri.
Cádiz D. Nicolas Fernandez.
Habana... D. Rafael Cortés.
Cádiz D. Manuel Huertas.
Cádiz D. Juan Rivas.
Cádiz D. Josef Cayetano Granado.
Habana... D. Josef Echevarría.
Madrid..... D. Ignacio Gato Alonso, honorario y con
destino en las Reales Falúas y partida de la
Brigada Real.

PRIMEROS PROFESORES ASIGNADOS AL SERVICIO PASIVO.

- Cartagena...* D. Serapio Jimenez, Ayudante de embarco,
honorario.
Cádiz D. Antonio Lopez de Haro, idem.

Primeros Profesores asignados al servicio pasivo.

- Cádiz* D. Josef del Castillo, idem.
Ferrol D. Pedro Canals.
Cartagena D. Jaime Estibill.
Ferrol D. Francisco Peon.

CUERPO DEL MINISTERIO DE MARINA.

Uniforme de este Cuerpo: casaca y calzon azul; vuelta, forro y chupa encarnada: los Intendentes con bordado de oro, y dos en la vuelta, de igual dibujo al de plata que llevan los de Ejército. Los Comisarios y Oficiales con alamares de oro en casaca y chupa, distinguiéndose en las vueltas con tres alamares y cuatro estrellas los Comisarios ordenadores; con tres alamares y tres estrellas los de guerra; con solo tres alamares los Oficiales primeros; con dos los segundos; con cuatro estrellas los terceros; con tres los cuartos, y con dos los quintos.

Sr. Intendente General de Marina.

- Madrid* D. Agustin de Perales, Caballero pensionado de la Real y distinguida Orden de Carlos III, Ministro del Supremo Consejo de la Guerra, y Vocal de la Junta superior del Gobierno de la Armada. 1826

Señores Intendentes.

- Ferrol* D. Diego de la Vega, Caballero pensionado de la Real y distinguida Orden de Carlos III, y Comendador de la de Isabel la Católica, Intendente del Apostadero. 1821
Cádiz D. Josef Gutierrez de Rubalcava, Caballero de la Orden Militar de Santiago y de la de S. Hermenegildo, Intendente del Departamento. 1823

Señores Intendentes graduados.

<i>Madrid.</i>	D. Santiago Josef Patero, Caballero pensionado de la Real y distinguida Orden de Carlos III, Comendador de la de Isabel la Católica, y Oficial de la Legion de honor de Francia, Oficial segundo de la Secretaría de Estado y del Despacho de Marina.	1822
<i>Cádiz.</i>	D. Francisco Morales Carrero, Comendador de la Real Orden americana de Isabel la Católica.	1823
<i>Cartagena.</i>	D. Francisco Garriga, Caballero pensionado de la Real y distinguida Orden de Carlos III, Veedor del Apostadero, y ejerce interinamente el Ministerio principal de él.	1824
<i>Ferrol.</i>	D. Salvador de Otero, Contador principal del Apostadero.	} 1827
<i>Cádiz.</i>	D. Manuel de Ezquerro, Contador principal del Departamento.	

Idem Honorario.

<i>Cádiz.</i>	D. Nicolas de la Vega Infanzon, Caballero pensionado de la Real y distinguida Orden de Carlos III, Veedor del Departamento.	1822
-------------------------	---	------

Señores Comisarios ordenadores.

<i>Ferrol.</i>	D. Antonio Camilo de Valencia, Caballero de la Real y distinguida Orden de Carlos III.	1827
--------------------------	--	------

Señores Comisarios ordenadores graduados.

<i>Cartagena.</i>	D. Fernando Capuzo.	1816
-----------------------------	-----------------------------	------

Señores Comisarios ordenadores graduados.

<i>Cádiz</i>	D. Josef Manuel de Casas, Pagador del Departamento.	1818
<i>Cartagena</i> . . .	D. Josef Ramon de Guzman, Pagador del Apostadero.	} 1827
<i>Madrid</i>	D. Francisco Obregon, Caballero de la Real y distinguida Orden de Carlos III, Secretario de la Intendencia general de Marina.	
<i>Ferrol</i>	D. Tomas Martinez.	
<i>Madrid</i>	D. Ciriaco Patero, Caballero de la Real y distinguida Orden de Carlos III, Pagador general de Marina.	
<i>Ferrol</i>	D. Nicolas Hernandez, Veedor interino del Apostadero.	} 1829
<i>Cartagena</i> . . .	D. Benigno Ródenas, Interventor general de Marina.	

Idem Honorario.

<i>Ferrol</i>	D. Juan del Pico.	1827
-------------------------	---------------------------	------

Comisarios de Guerra.

<i>Cádiz</i>	D. Gaspar García de Castro.	1819
<i>Cádiz</i>	D. Ildefonso García de Guevara.	} 1824
<i>Cádiz</i>	D. Josef García Galindo.	
<i>Cádiz</i>	D. Juan Crespillo.	
<i>Cádiz</i>	D. Alejandro Marin.	
<i>Cartagena</i> . . .	D. Cándido Montero de la Concha, destinado en Madrid.	
<i>Cartagena</i> . . .	D. Josef María Romero, Contador principal interino del Apostadero. . .	
<i>Cádiz</i>	D. Francisco García Barrera.	} 1827
<i>Cádiz</i>	D. Rafael Patero.	
<i>Ferrol</i>	D. Francisco Cano.	
<i>Cartagena</i> . . .	D. Josef María Basterrechea.	

Comisarios de Guerra.

<i>Cartagena</i> ...	D. Sabas Marti.....	} 1827
<i>Cartagena</i> ...	D. Bernardo García y Ussel.	
<i>Cádiz</i>	D. Josef Miguel de Rada.	
<i>Cádiz</i>	D. Benito Perez Calvo.....	

Idem graduados.

<i>Cartagena</i> ...	D. Vicente Sessé y Calvet, destinado en Madrid.....	1816
<i>Cartagena</i> ...	D. Vicente Bugeda.....	} 1827
<i>Ferrol</i>	D. Antonio Cabezon.	
<i>Ferrol</i>	D. Juan Barrios.	
<i>Cádiz</i>	D. Ramon de Leiro y Serrano.	
<i>Ferrol</i>	D. Josef Aranguren, condecorado con la Cruz del Ejército de la izquierda.	
<i>Cádiz</i>	D. Manuel Herrera y Cano.	
<i>Cartagena</i> ...	D. Manuel Gomez de Bores, Caballero de la Real y distinguida Orden de Carlos III, y condecorado con el Escudo de Fidelidad, destinado en Madrid.	
<i>Cádiz</i>	D. Juan de Sierra y Buron.	
<i>Cádiz</i>	D. Esteban Sanchez Martin.	
<i>Ferrol</i>	D. Ambrosio de Mella, condecorado con la Cruz de la Marina, destinado en Madrid.....	
<i>Cádiz</i>	D. Josef García Villatoro.....	} 1829
<i>Ferrol</i>	D. Rafael Frias Otañez.....	
<i>Ferrol</i>	D. Gabriel Alpizcueta.....	} 1830
<i>Cádiz</i>	D. Manuel Agüete.	
<i>Cádiz</i>	D. Francisco Patero.....	

Oficiales primeros.

<i>Ferrol</i>	D. Luis Fernandez.....	} 1819
<i>Ferrol</i>	D. Juan María de Rozas.....	

Oficiales primeros.

<i>Ferrol</i>	D. Martin Cobian	}	1819
<i>Cádiz</i>	D. Josef María Henriquez.		
<i>Cádiz</i>	D. Esteban de Reina.		
<i>Cádiz</i>	D. Henrique Croquer.		
<i>Cádiz</i>	D. Francisco Escovar.		
<i>Cádiz</i>	D. Julian Cantero.		
<i>Cartagena</i>	D. Victor Hernandez, condecorado con la Cruz de la Marina		
<i>Ferrol</i>	D. Ambrosio de Torres		1820
<i>Ferrol</i>	D. Manuel Azcarraga		1825
<i>Cádiz</i>	D. Francisco Ortega	}	1827
<i>Ferrol</i>	D. Nicolas Pozuelo.		
<i>Cádiz</i>	D. Josef Aloe y Luis.		
<i>Cádiz</i>	D. Josef María Belando.		
<i>Ferrol</i>	D. Manuel Copete.		
<i>Ferrol</i>	D. Vicente Escorza.		
<i>Ferrol</i>	D. Narciso de Mella.		
<i>Cartagena</i>	D. Juan Gonzalez Izquierdo.		
<i>Cartagena</i>	D. Juan Antonio Prieto.		
<i>Cádiz</i>	D. Joaquin Navarro.		
<i>Cádiz</i>	D. Nicolas Benitez, condecorado con la Cruz de la Marina.		
<i>Ferrol</i>	D. Ignacio de Pazos, condecorado con la Cruz de la Marina y con la de Tarragona, destinado en Madrid.		
<i>Cádiz</i>	D. Juan Francisco Vivanco y Colona.		

Oficiales primeros graduados.

<i>Cádiz</i>	D. Felipe de Haro		1826
<i>Cádiz</i>	D. Prudencio María Pichardo		1827
<i>Ferrol</i>	D. Tomas Jimenez	}	1829
<i>Cartagena</i>	D. Francisco de Paula Castell, condecorado con la Cruz de la Marina.		
<i>Cartagena</i>	D. Juan Mosquera y Varela	}	1830
<i>Cádiz</i>	D. Diego Valdés y Lorenzana		

Oficiales primeros graduados.

<i>Cartagena.</i> . . .	D. Mariano Catalan.	} 1830
<i>Cádiz</i>	D. Joaquin Gonzalez de Mendoza.	
<i>Cartagena.</i> . . .	D. Josef María Pol é Ibañez, condecorado con la Cruz de la Marina.	

Oficiales segundos.

<i>Cartagena.</i> . . .	D. Juan Bautista Bocourt.	1813
<i>Cartagena.</i> . . .	D. Manuel Sanz.	} 1815
<i>Cartagena.</i> . . .	D. Gil Molina y Panés, condecorado con la Cruz de la Marina.	
<i>Cartagena.</i> . . .	D. Joaquin María Prieto.	} 1819
<i>Ferrol.</i>	D. Isidro Sanz, condecorado con el Escudo de Fidelidad.	
<i>Cartagena.</i> . . .	D. Manuel Duelo, destinado en Madrid.	
<i>Cartagena.</i> . . .	D. Josef María Prieto.	} 1824
<i>Ferrol.</i>	D. Pedro Ruiz de Rozas, Pagador del Apostadero.	
<i>Ferrol.</i>	D. Francisco de la Brena.	
<i>Ferrol.</i>	D. Miguel Arias Salgueiro.	
<i>Cádiz.</i>	D. Josef Aguite y Castro.	
<i>Cádiz.</i>	D. Francisco Romero.	
<i>Cádiz.</i>	D. Martin Quiros.	
<i>Cádiz.</i>	D. Josef Leon y Monge.	
<i>Cádiz.</i>	D. Francisco de Paula Monzon.	
<i>Cartagena.</i> . . .	D. Francisco de Paula Sanz de Andino.	
<i>Ferrol.</i>	D. Nicolas Franco y Sanchez.	} 1827
<i>Ferrol.</i>	D. Josef Cano.	
<i>Cartagena.</i> . . .	D. Juan de la Cruz Ballester.	1824
<i>Cádiz.</i>	D. Josef Maria Cerquero.	} 1827
<i>Cádiz.</i>	D. Vicente Elorriaga.	
<i>Cádiz.</i>	D. Gonzalo Belando.	
<i>Cádiz.</i>	D. Manuel Somodevilla.	
<i>Cartagena.</i> . . .	D. Josef Maria Blanco.	
<i>Cartagena.</i> . . .	D. Francisco Sanz de Andino y Lavaggi.	

Oficiales segundos.

<i>Cartagena.</i> . . .	D. Josef Sanz de Jumilla.	}	1827
<i>Ferrol.</i>	D. Josef Nicolas de Castro.		
<i>Ferrol.</i>	D. Manuel Saralegui.		
<i>Ferrol.</i>	D. Alejo Antonio Pigned.		
<i>Cádiz.</i>	D. Antonio Lopez de Illana.		1828

Oficiales segundos fuera de Reglamento.

<i>Ferrol.</i>	D. Pedro Casado.	1803
<i>Cartagena.</i> . . .	D. Josef del Molino.	1809
<i>Málaga.</i>	D. Manuel Lopez Diaz , Administra- dor del Colegio de S. Telmo.	1827

Oficiales segundos graduados.

<i>Cádiz.</i>	D. Rafael Tomaseti.	1818	
<i>Cartagena.</i> . . .	D. Josef Bonet y Casas.	}	1829
<i>Cartagena.</i> . . .	D. Francisco Orbegozo.		
<i>Cartagena.</i> . . .	D. Alejandro de Urquiza.		
<i>Cádiz.</i>	D. Josef Maria de la Peña , condeco- rado con la Cruz de la Marina.		
<i>Cádiz.</i>	D. Antonio Montemayor.	}	1830
<i>Cartagena.</i> . . .	D. Tomas Subiela.		
<i>Cartagena.</i> . . .	D. Juan Miguel Mahuorat , condecora- do con la Cruz de la Marina.		
<i>Cartagena.</i> . . .	D. Juan de Retamar.		
<i>Cartagena.</i> . . .	D. Felix Garriga y Pajares.	}	
<i>Cartagena.</i> . . .	D. Antonio María Blanco.		

Oficiales terceros.

<i>Ferrol.</i>	D. Vicente de Poza.	}	1819
<i>Ferrol.</i>	D. Jacinto Botana.		
<i>Ferrol.</i>	D. Josef Garcia Rodriguez.		
<i>Ferrol.</i>	D. Carlos Suances.		
<i>Ferrol.</i>	D. Fernando Bermudez.		

Oficiales terceros.

Cádiz.	D. Josef Maria Prados.	}	1819
Cádiz.	D. Josef Matienzo.		
Cádiz.	D. Josef Mallen y Jimenez.		
Cádiz.	D. Vicente Ibañez.		
Cádiz.	D. Josef Malcampo.		
Cádiz.	D. Josef Rodriguez Escovar.		
Ferrol.	D. Antonio Maria Bergaño.		
Cádiz.	D. Juan Ferrer.		
Cádiz.	D. Josef Torres Galvez.		
Cádiz.	D. Antonio Maria Franco.		
Cádiz.	D. Juan Aguirre.	}	1827
Cartagena. . .	D. Fulgencio Albacete.		
Cartagena. . .	D. Matias Ovalle.		
Ferrol.	D. Juan Antonio Iglesias.		
Ferrol.	D. Manuel Avilés.		
Ferrol.	D. Nicolas Arias Mandia.		
Ferrol.	D. Fermin Lopez Pantoja.		
Cádiz.	D. Antonio Pascual de la Peña, des- tinado en Madrid.	}	1830
Cartagena. . .	D. Josef Maria Pajares.		

Oficiales terceros supernumerarios.

Cádiz.	D. Antonio Alavedre.	}	1829
Madrid. . . .	D. Agustin de Perales y Perales.		

Oficiales terceros graduados.

Cartagena. . .	D. Juan Martinez Pozuelo.	}	1829
Cartagena. . .	D. Josef Jerez y Maza.		
Cartagena. . .	D. Miguel Cabanellas.		
Cartagena. . .	D. Isidoro Piseti.	}	1830
Cartagena. . .	D. Isidoro Carreras.		
Cartagena. . .	D. Josef Maria Aguirre.		
Cartagena. . .	D. Juan Jacinto Arcaina.		
Cartagena. . .	D. Hermógenes Sarrion.		

Oficiales c^uartos.

<i>Ferrol.</i>	D. Isidoro Salgado y Araujo.	}	1819
<i>Cádiz.</i>	D. Luis Barreto.		
<i>Cádiz.</i>	D. Manuel Martinez Abad.		
<i>Cádiz.</i>	D. Antonio Vidal.		
<i>Cádiz.</i>	D. Luis Josef de Bula.		
<i>Cádiz.</i>	D. Juan Nepomuceno Gonzalez.		
<i>Cádiz.</i>	D. Miguel Velez Cabo.		
<i>Cádiz.</i>	D. Antonio Rodriguez Bosque.		
<i>Cádiz.</i>	D. Josef Velez Cabo, condecorado con la Cruz de la Marina.		
<i>Cádiz.</i>	D. Josef Valero.		
<i>Cádiz.</i>	D. Josef Maria Tovar.		
<i>Cádiz.</i>	D. Josef Luciano de los Olivos.		
<i>Cádiz.</i>	D. Josef Gomez Roldan, condecora- do con la Cruz de la Marina.		
<i>Cádiz.</i>	D. Rafael Riaño y Lorion.		
<i>Cádiz.</i>	D. Francisco Maria Sambasart.	}	1823
<i>Cádiz.</i>	D. Josef Bravo.		
<i>Ferrol.</i>	D. Antonio Manuel Alfaro.		
<i>Cádiz.</i>	D. Domingo Garcia de Guevara.		
<i>Cádiz.</i>	D. Isidoro Cerezuela.		
<i>Cádiz.</i>	D. Salvador Velez Calderon.		
<i>Cartagena.</i>	D. Eusebio Ruiz Montero.		
<i>Cádiz.</i>	D. Francisco Bibiano Garcia y Vega.		
<i>Cartagena.</i>	D. Isidoro Albacete.		
<i>Cartagena.</i>	D. Josef Maria de Torres.		
<i>Cartagena.</i>	D. Serapio Carreras.		
<i>Cádiz.</i>	D. Antonio Fernandez Castrillon.		
<i>Cádiz.</i>	D. Joaquin de Casas.		
<i>Cádiz.</i>	D. Manuel Sanchez Pineti.			}	1827
<i>Cartagena.</i>	D. Alejandro de Ovalle.		
<i>Cartagena.</i>	D. Josef Maria Ortiz.		
<i>Ferrol.</i>	D. Alejandro de la Calle.		
<i>Ferrol.</i>	D. Pedro Maria Atocha.		
<i>Ferrol.</i>	D. Gonzalo Feri, destinado en Madrid.		
<i>Ferrol.</i>	D. Felipe Baleato, destinado en Ma- drid.		

Oficiales cuartos.

<i>Ferrol.</i>	D. Nicolas Joaquin Becerra.	} 1827
<i>Cádiz.</i>	D. Francisco Vila.	
<i>Cádiz.</i>	D. Antonio Navarro, sin antigüedad, destinado en Madrid.	} 1830
<i>Cádiz.</i>	D. Rafael Patero y Morales, sin an- tigüedad, destinado en Madrid.	

Oficiales cuartos graduados.

<i>Cartagena.</i> . . .	D. Juan Martinez Illescas.	} 1829
<i>Cartagena.</i> . . .	D. Agustin Carlos Roca y Guerra.	
<i>Cartagena.</i> . . .	D. Antonio Sierra.	
<i>Cartagena.</i> . . .	D. Josef Perruca.	
<i>Cartagena.</i> . . .	D. Antonio Fulgencio Tapia.	
<i>Cartagena.</i> . . .	D. Joaquin Garcia.	
<i>Cádiz.</i>	D. Sixto Tomaseti.	} 1830
<i>Cádiz.</i>	D. Manuel de Neira.	
<i>Ferrol.</i>	D. Juan Francisco Montero, conde- corado con la Cruz del Ejército de la izquierda, y de sufrimiento por la Patria.	
<i>Cartagena.</i> . . .	D. Josef Maria Martinez.	} 1819
<i>Cartagena.</i> . . .	D. Pedro Josef Cazorla.	
<i>Cartagena.</i> . . .	D. Pedro Claver.	

Idem cuarto honorario.

<i>Cádiz.</i>	D. Josef Maria Croquer y Sartorio, destinado en Madrid.	1819
-------------------------	--	------

Oficiales quintos.

<i>Cádiz.</i>	D. Juan Sarti y Leiva.	} 1819
<i>Ferrol.</i>	D. Agustin Carlos Roca y Sarrion.	
<i>Cartagena.</i> . . .	D. Mariano Pozuelo.	
<i>Cartagena.</i> . . .	D. Casimiro Perruca.	

Oficiales quintos.

<i>Cartagena...</i>	D. Francisco Sanchez Logroño.	}	1819
<i>Cartagena...</i>	D. Hermenegildo Garcia.		
<i>Cartagena...</i>	D. Calixto Carreras		
<i>Cartagena...</i>	D. Francisco de Borja Palacios.		
<i>Ferrol.</i>	D. Josef Maria Sanchez.		
<i>Ferrol.</i>	D. Manuel Maria Amor.		
<i>Ferrol.</i>	D. Josef Maria Bances Pola.		
<i>Ferrol.</i>	D. Andres de la Busta.		
<i>Ferrol.</i>	D. Vicente Lopez de Santiago.		
<i>Cádiz.</i>	D. Francisco Gutierrez.		
<i>Cádiz.</i>	D. Josef Riaño y Lorion.		
<i>Cádiz.</i>	D. Josef Antonio de Ory.		
<i>Cádiz.</i>	D. Cayetano Hué.		
<i>Cádiz.</i>	D. Salvador María Crespo.		
<i>Cádiz.</i>	D. Pedro Bretagne. . . . .			}	1820
<i>Cádiz.</i>	D. Josef María Rengifo.		
<i>Cádiz.</i>	D. Josef María Hospau.		
<i>Cádiz.</i>	D. Francisco Patero y Morales.		
<i>Cádiz.</i>	D. Alberto Medrano.		
<i>Cádiz.</i>	D. Fernando Josef Valero.		
<i>Cádiz.</i>	D. Guillermo Gomez.		
<i>Cádiz.</i>	D. Antonio Morgado.		
<i>Cádiz.</i>	D. Josef Rafael Madariaga.		
<i>Cádiz.</i>	D. Josef Quevedo y Pardo.		
<i>Cádiz.</i>	D. Alejo Gutierrez de Rubalcava.	}	1827
<i>Cartagena...</i>	D. Josef Fernandez Molina.		
<i>Cádiz.</i>	D. Isidoro Monzon.		
<i>Cádiz.</i>	D. Manuel Muñoz.		
<i>Cádiz.</i>	D. Juan Franco y Casado.		
<i>Cádiz.</i>	D. Manuel María Manrique.		
<i>Ferrol.</i>	D. Josef Romualdo Fernandez.		
<i>Cádiz.</i>	D. Manuel Rafael Tomaseti.		
<i>Cádiz.</i>	D. Raimundo Ibañez.		
<i>Cartagena...</i>	D. Josef Pozuelo.		
<i>Ferrol.</i>	D. Juan Sanchez Osorio.		
<i>Cartagena...</i>	D. Cayetano Sarrionz.		

Oficiales quintos.

<i>Ferrol.</i>	D. Manuel Raimundez Alcalá.	} 1827
<i>Ferrol.</i>	D. Buenaventura Vicente Godoy.	
<i>Ferrol.</i>	D. Modesto Fernandez Lopez Oliveros.	
<i>Ferrol.</i>	D. Tomas Jimenez.	
<i>Ferrol.</i>	D. Josef Leste é Iglesias.	
<i>Ferrol.</i>	D. Tomas Arias Salgado.	
<i>Cádiz.</i>	D. Josef María Henriquez.	
<i>Cádiz.</i>	D. Federico Ignacio Martinez.	
<i>Cartagena.</i>	D. Josef Pol y Fajardo.	
<i>Cartagena.</i>	D. Leandro Garcia Gragitena.	
<i>Cádiz.</i>	D. Cayetano Franco y Olivares.	} 1829
<i>Cádiz.</i>	D. Ignacio Benavides.	
<i>Cartagena.</i>	D. Miguel Diaz.	
<i>Ferrol.</i>	D. Ramon Bahamonde de Castro, condecorado con la cruz del ejército de la izquierda.	
<i>Cádiz.</i>	D. Josef María Ponteni.	
<i>Cádiz.</i>	D. Juan Arteaga y Bazan.	
<i>Cádiz.</i>	D. Manuel María de Tornos.	
<i>Cádiz.</i>	D. Juan Josef de las Veneras.	
<i>Cádiz.</i>	D. Francisco de Mesa.	
<i>Ferrol.</i>	D. Juan de Dios Catres. . . . .		} 1830
<i>Cádiz.</i>	D. Salvador Alvarez de Sotomayor.	
<i>Cádiz.</i>	D. Alejo María Toral.	
<i>Cartagena.</i>	D. Francisco Gil Taboada.	
<i>Cádiz.</i>	D. Ignacio Gutierrez.	
<i>Ferrol.</i>	D. Juan Ortega y Medina.	
<i>Cartagena.</i>	D. Fulgencio Sanz de Andino,	
<i>Cádiz.</i>	D. Josef Alverni.	
<i>Cartagena.</i>	D. Jaime Mouli.	
<i>Ferrol.</i>	D. Carlos Lopez de Castro.	

Oficiales quintos graduados.

<i>Cádiz.</i>	D. Francisco Fernandez Castrillon.	} 1829
<i>Cádiz.</i>	D. Josef María de Arcos y de la Peña.	

Oficiales quintos graduados.

<i>Cádiz.</i>	D. Josef Franco y Olivares.	} 1829
<i>Cádiz.</i>	D. Manuel Roldan y Ruiz	
<i>Cádiz.</i>	D. Joaquin Josef Oliveros.	
<i>Cádiz.</i>	D. Josef Magoules.	
<i>Cartagena.</i>	D. Eduardo Valdivieso.	
<i>Cartagena.</i>	D. Joaquin Valdivieso.	
<i>Cartagena.</i>	D. Ramon Carlos Roca.	
<i>Ferrol.</i>	D. Angel Alvizo y Grimai.	
<i>Ferrol.</i>	D. Isidoro Prieto.	
<i>Cartagena.</i>	D. Joaquin Prieto y Alcaraz.	
<i>Cádiz.</i>	D. Miguel Josef de Quevedo.	
<i>Cartagena.</i>	D. Pablo del Molino.	
<i>Cádiz.</i>	D. Vicente de Azas Gil Taboada.	
<i>Ferrol.</i>	D. Pedro Rubido y Pardo, sin antigüedad.	

Oficiales quintos honorarios.

<i>Ferrol.</i>	D. Ventura Obregon, destinado en Madrid.	} 1830
<i>Cartagena.</i>	D. Cándido Montero y Subiela, destinado en Madrid.	

Meritorios.

<i>Cartagena.</i>	D. Victor Josef Santoyo.	1819
<i>Cartagena.</i>	D. Felix Ramos y Bordó.	1826
<i>Cádiz.</i>	D. Felix Navarro y Casas.	} 1830
<i>Cádiz.</i>	D. Tomas Aloe y Piñeiro.	
<i>Cádiz.</i>	D. Manuel de la Cuadra.	
<i>Cádiz.</i>	D. Francisco Velez Calderon.	
<i>Cádiz.</i>	D. Juan Nepomuceno Ortiz y Viton.	
<i>Cádiz.</i>	D. Joaquin Payan de Tejada.	
<i>Cádiz.</i>	D. Josef Antonio Mallen.	
<i>Cádiz.</i>	D. Ignacio García Roda.	
<i>Cádiz.</i>	D. Serafin Francisco Echevarría.	

Meritorios.

<i>Cádiz</i>	D. Josef Martinez.....	} 1830
<i>Ferrol</i>	D. Buenaventura Ruiz de Rosas.	
<i>Ferrol</i>	D. Francisco de Borja Alpizcueta.	
<i>Ferrol</i>	D. Saturnino Azcarraga.	
<i>Ferrol</i>	D. Josef de Frias.	
<i>Ferrol</i>	D. Leandro Saralegui.	
<i>Cartagena</i> ..	D. Josef Sanz de Jumilla.	
<i>Cartagena</i> ..	D. Joaquin del Molino.	
<i>Cartagena</i> ..	D. Luis de la Fuente.	
<i>Cartagena</i> ..	D. Manuel Carreras.	
<i>Cartagena</i> ..	D. Mariano Murcia.	
<i>Ferrol</i>	D. Antonio Ortega, sin antigüedad.	
<i>Ferrol</i>	D. Fernando Ortega, id.....	

NOTA.

Los veinte últimos Meritorios van colocados por el orden en que se hallan en la relacion de la concesion de dichas plazas, hasta que con conocimiento del mérito de cada uno, pueda señalárseles la antigüedad que les corresponda.

JUBILADOS.

Señores Intendentes.

<i>Murcia</i>	D. Jacinto Sanz de Andino, Caballero de la Real y distinguida Orden de Carlos III.
<i>Betanzos</i> ...	D. Francisco Roldan, Caballero pensionado de la Real y distinguida Orden de Carlos III, Consejero honorario en el Supremo de la Guerra.

Señor Intendente graduado.

<i>Ferrol</i>	D. Josef Aranguren.
---------------------	---------------------

RETIRADOS.

Sr. Comisario Ordenador.

D. Bernardo Wandenbroucke.

Idem graduados.

D. Fernando Govantes, Caballero de la Orden militar de Calatrava.

S. Fernando. D. Josef Crespillo.

Ferrol. D. Manuel de Lefrant.

Ferrol. D. Miguel Perez.

Cartagena. D. Francisco Gil Taboada.

Valencia. D. Peregrin Navarrete, Caballero de la Real y distinguida Orden de Carlos III.

Comisarios de Guerra.

S. Sebastian. El Conde de Fuerte Goyano.

Mugaridos. D. Fernando Tazo.

Ferrol. D. Juan de Zárate.

Cartagena. D. Manuel Agustin de Mosquera.

Cartagena. D. Manuel Perruca.

Idem graduados.

S. Fernando. D. Antonio de la Peña.

Santiago. D. Francisco Aguado, Caballero de la Real y distinguida Orden de Carlos III.

Guarnizo. D. Nicolas María Arizmendi, Secretario honorario de S. M.

Cartagena. D. Cayetano Sarrion.

Cartagena. D. Narciso Fernandez Matamoros.

Cartagena. D. Francisco Javier Dole.

Oficiales primeros.

Castro del }
Rio } D. Rafael Centurion.

Sanlúcar. D. Cayetano Ruiz de Ahumada.

Oficiales primeros.

- S. Fernando.* D. Antonio Galtier.
S. Fernando. D. Antonio Josef Varela.
Castril. D. Agustin Delfino.
Habana. D. Manuel Facenda.
Ferrol. D. Manuel de Cagigao.
Ferrol. D. Juan Fernandez Diaz.
Ferrol. D. Domingo Antonio Pereira.
Ferrol. D. Francisco de Paula Calvo.
Valencia. D. Casimiro Alcaraz.
Cartagena. . . . D. Tadeo Martin.
Cartagena. . . . D. Sebastian Garriga.
Barcelona. . . . D. Cayetano de Mir.
Cartagena. . . . D. Cresenciano Sarrion.
Cartagena. . . . D. Juan Eladio Malvasia.
Cartagena. . . . D. Vicente Gomez Frias.
Cartagena. . . . D. Josef Fernandez Tauste.
Barcelona. . . . D. Lorenzo Mosquera.

Idem graduados.

- Cádiz.* D. Claudio Quevedo.
S. Fernando. D. Francisco de Paula Morgado.
S. Fernando. D. Damian Martin Vegue.

Idem honorario.

- Zaragoza.* . . . D. Martin Rodon y Simon, con honores de
 Secretario de S. M.

Oficiales segundos.

- S. Fernando.* D. Josef Micolta.
Bilbao. D. Manuel Echevarria.
S. Fernando. D. Cristobal de Aragon y Avilés.
S. Fernando. D. Isidoro Sartorio.
Madrid. D. Juan de Dios Paz.

Oficiales segundos.

<i>Habana.</i> . . .	D. Antonio Postigo y Galvez.
<i>Habana.</i> . . .	D. Luis Pio de Somodevilla.
<i>S. Fernando.</i>	D. Juan Ramon Ortiz.
<i>Cartagena.</i> . .	D. Juan de Agüete.
<i>S. Fernando.</i>	D. Pablo Benavides.
<i>Habana.</i> . . .	D. Francisco Gonzalez Osorio.
<i>S. Juan de Esmelle....</i> }	D. Pedro Godoy.
<i>Ferrol.</i>	D. Pedro Montojo.
<i>Cartagena.</i> . .	D. Mateo Martinez Illescas.
<i>Valencia.</i> . . .	El Marques de Tremolar.
<i>Murcia.</i>	D. Domingo Clemencin.
<i>Cartagena.</i> . .	D. Josef Peragalos.
<i>Mahon.</i>	D. Juan Andricain.
<i>Granada.</i> . .	D. Antonio Aguirre y Chacon.
<i>Vera.</i>	D. Manuel Moran y Lavandeira.
<i>Barcelona.</i> . .	D. Pedro Vals y Andreu.
<i>Málaga.</i>	D. Mariano Faquineto , contador del Cole- gio de S. Telmo.
<i>Cartagena.</i> . .	D. Ramon Sarrion.
<i>Cartagena.</i> . . .	D. Pablo del Molino.
<i>Cartagena.</i> . .	D. Fulgencio Farinós.
<i>Cartagena.</i> . .	D. Rafael Yust y Ortiz.
<i>Habana.</i> . . .	D. Pedro Fuertes.

Oficiales terceros.

<i>Ayamonte.</i> . .	D. Antonio Josef Gavala.
<i>S. Fernando.</i>	D. Marcelo Croquer.
<i>Habana.</i>	D. Josef Martinez de Castilla.
<i>S. Fernando.</i>	D. Antonio Sardi.
<i>S. Fernando.</i>	D. Luis Perinat.
<i>S. Fernando.</i>	D. Manuel Dionisio Cabo.
<i>Habana.</i>	D. Josef Ramon Gonzalez Arzola.
<i>Gijon.</i>	D. Josef Santos Ribera.
<i>Cavañas.</i> . . .	D. Joaquin Maldonado.

Oficiales terceros.

<i>Ferrol.</i>	D. Francisco Rodon Gimilio.
<i>Valladolid.</i> . .	D. Francisco Pangua.
<i>Ferrol.</i>	D. Pedro Manuel de Brena.
<i>Betanzos.</i>	D. Antonio Arias Salgueiro.
<i>Betanzos.</i>	D. Juan Antonio Mucio.
<i>Ferrol.</i>	D. Manuel Burillo.
<i>Ferrol.</i>	D. Cayetano Bascoy.
<i>Cartagena.</i> . . .	D. Simon Gonzalez.
<i>Cartagena.</i> . . .	D. Agustin Sartorio.
<i>Cartagena.</i> . . .	D. Miguel Saavedra.
<i>Palamós.</i>	D. Alejandro de Mir.
<i>Cartagena.</i> . . .	D. Ignacio María Carreras.
<i>Cartagena.</i> . . .	D. Francisco Javier Martinez.
<i>Cavite.</i>	D. Anastasio Hernandez.
<i>Habana.</i>	D. Alonso del Diestro.
<i>Almería.</i>	D. José María Pastorfido.
<i>S. Sebastian.</i>	D. Nicolas Cabeza y Losada.

Oficiales terceros graduados.

<i>Málaga.</i>	D. Ramon Dávila.
<i>Madrid.</i>	D. Juan Benito Gutierrez.
<i>Gijon.</i>	D. Andrés Canedo Fuertes.
<i>Guarnizo.</i> . . .	D. Manuel Solís Coteron.
<i>Mahon.</i>	D. Francisco Bou.

Oficiales cuartos.

<i>Habana.</i>	D. Nicanor Obares.
<i>Sevilla.</i>	D. Domingo Perez Ansoategui.
<i>S. Fernando.</i>	D. Josef María Chereguini.
<i>Habana.</i>	D. Sebastian Duarte.
<i>Ferrol.</i>	D. Alejandro Taboada y Camba.
<i>Gijon.</i>	D. Fernando de las Marinas y Valdés.
<i>Ferrol.</i>	D. Josef María Fanjul.
<i>Vigo.</i>	D. Ramon Canido.

Oficiales cuartos.

<i>Villagarcía.</i>	D. Antonio del Hoyo.
<i>Ferrol.</i>	D. Fernando María de Soto.
<i>Mallorca.</i>	D. Miguel de Molina.
<i>Villanueva.</i>	D. Manuel Torres.
<i>Habana.</i>	D. Francisco Cerpa.
<i>Habana.</i>	D. Fulgencio García y Saez.
<i>Mallorca.</i>	D. Luis Portes.
<i>S. Fernando.</i>	D. Joaquin Tinao.

Idem graduados.

<i>Ferrol.</i>	D. Josef Fernandez Nuñez.
<i>Valencia.</i>	D. Fulgencio de Llobregat.
<i>Madrid.</i>	D. Joaquin Ariño.
<i>Sanlúcar.</i>	D. Josef Esquivel.

Oficiales quintos.

<i>Cádiz.</i>	D. Carlos Moron.
<i>Cádiz.</i>	D. Bernardo Josef de Vilches.
<i>Cádiz.</i>	D. Fernando Diez.
<i>Habana.</i>	D. Francisco Delfin.
<i>S. Fernando.</i>	D. Josef María Hué.
<i>S. Fernando.</i>	D. Ramon de Azas.
<i>S. Fernando.</i>	D. Antonio de Azas.
<i>Ferrol.</i>	D. Pedro de Olmos.
<i>Habana.</i>	D. Antonio Duarte.
<i>Vigo.</i>	D. Josef Canido y Roldan.
<i>Santander.</i>	D. Josef Manuel Gonzalez.
<i>Habana.</i>	D. Antonio María Fernandez.
<i>Habana.</i>	D. Josef de la Luz Lopez.
<i>Habana.</i>	D. Josef María Medina.
<i>Yeste.</i>	D. Andres Quijada.

Idem graduados.

<i>Ayamonte.</i>	D. Salvador Viana.
------------------	--------------------

Oficiales segundos graduados.

- Vigo..... D. Valentin Fernandez.
 S. Fernando. D. Josef Rodriguez Carrera.
 Sevilla..... D. Rafael Moreno.
 Sanlúcar.... D. Manuel Martinez de Viergol.
 Almería.... D. Pedro Zaralegui.

Meritorios.

- Málaga..... D. Juan Pareja.
 Habana..... D. Josef María del Cristo.

Individuos condecorados con grados y honores, sin destino en el Cuerpo.

Señor Intendente graduado.

- Madrid..... D. Juan Trujillo y Chacon.

Señores Intendentes honorarios.

- Madrid..... D. Juan de Recalde, Caballero pensionado de la Real y distinguida Orden de Carlos III., Consejero honorario de Hacienda.
 Granada... D. Josef Miguel de Muros.
 Madrid.... D. Francisco Javier de Búrgos, Caballero pensionado de la Orden de Carlos III, Consejero honorario de Hacienda.
 Madrid..... D. Felix Ramon de Alvarado.
 Cádiz..... D. Joaquin de Ulivarri.
 Madrid..... D. Felipe Riera, Caballero pensionado de la Orden de Carlos III.
 Puerto Príncipe..... D. Isidro María Autran, Caballero del Orden de Santlago.
 S. Fernando. D. Juan Josef Sanchez.

Señores Comisarios ordenadores honorarios.

- Madrid..... D. Rafael Fernandez Alvarez.
 Sevilla..... D. Josef Sentestillano.

Señores Comisarios ordenadores honorarios.

- Cádiz* D. Josef Ignacio Pavon y Muñoz.
Baltimore D. Juan Bautista Bernabeu.
Puerto Rico. D. Josef Antonio Dorado.
Motril. D. Diego María de Burgos.
Smirna. D. Francisco Creus y Solér.

Comisarios de Guerra honorarios.

- Habana* D. Francisco de Paula Moreno de Mora.
Madrid D. Gabriel Domingo de Arteaga.
Madrid D. Josef Ramon de Pecia.
 D. Juan Nepomuceno Bleñi.
 D. Alonso de Arias.
Madrid D. Antonio Piñeiro.
Barcelona. . . . D. Ramon García y Vecino.
Smirna. D. Andres Angel Radovani.

Oficial primero honorario.

- Córdoba* D. Francisco de Paula Llera.

Oficial segundo graduado.

- Jubia* D. Manuel Diaz Mon.

Idem honorario.

- Madrid*. D. Faustino Gil de Velasco.

Oficial tercero honorario.

- Madrid* D. Juan Basanta.

Oficiales cuartos graduados.

- Mataró*. D. Francisco Mullera.
Baeza. D. Josef Lorenzo de Gomez.
Sevilla. D. Ramon Martinez Espinosa.
Sevilla. D. Rodrigo Josef Gutierrez.

Oficiales cuartos graduados.

- Cazorla*. D. Pedro Manuel Rodriguez Carrillo.
Cartagena. D. Francisco Palacios.
Mondoñedo. D. Pascual Vicente Borbon.

Idem honorarios.

- D. Mariano Grimat.
 D. Benito Manuel de Tosa.
 D. Miguel Blanco.
Madrid. D. Francisco Martinez Sobral.

Oficiales quintos graduados.

- D. Pedro Fernandez.
S. Fernando. D. Juan de Dios Sevilla.
 D. Manuel Ballesteros.
Habana. D. Carlos Zaldivar.
Habana. D. Sebastian Oranza y Aguilar.
 D. Juan Velez de las Cuevas.
Ayamonte. D. Antonio Abad Borreguero.
Segura de la Sierra. } D. Antonio Palomino.
 D. Ramon Bravo de Hoyos.
 D. José Tomasi.

Oficiales quintos honorarios.

- Mataró*. D. Juan Bautista Golobardas.
Segura de la Sierra. } D. Damian Gonzalez Marin.
 D. Antonio Diaz.
 D. Antonio Rosellon.
Santander. D. Eusebio Colmenares.
Juvia. D. Josef Francisco Montero.

Individuos que sin empleo ó plaza efectiva en el Cuerpo obtienen las graduaciones que se expresan, y se hallan en servicio.

Señor Comisario ordenador honorario.

Madrid D. Agustin Perez de Lerma.

Oficial primero honorario.

D. Juan de Dios Munguia.

Oficial tercero graduado.

Cádiz D. Miguel Perez Prieto.

Oficialas terceros honorarios.

Madrid D. Josef Santoyo.

Madrid D. Josef Perez Luque.

Oficiales cuartos honorarios.

S. Fernando. D. Cárlos Ravel.

Madrid D. Juan del Riego y Barcina.

Madrid D. Manuel María Contamine.

Madrid D. Saturnino Gordo.

Madrid D. Angel Palomino.

Madrid D. Miguel Fernandez Garcia.

Madrid D. Joaquin de Palacio.

Madrid D. Antonio María Requena.

Oficiales quintos graduados.

Habana D. Gregorio Vioto.

Habana D. Simon Isunza.

Habana D. Josef Cortés del Valle.

Habana D. Juan Josef Bosque.

Habana D. Santiago Martin.

Habana D. Mateo Josef Nuñez.

Oficial quinto honorario.

Madrid. . . . D. Josef Parages.

ESTADO ECLESIASTICO.

Vicario general de la Real Armada.

El Excmo. é Ilmo. Sr. D. Antonio Allue y Sessé.

Secretario de la Vicaría general.

D.

TENIENTES DE VICARIO GENERAL.

En Cádiz. . . . El Dr. D. Manuel de Cos.

En Ferrol. . . . El Dr. D. Mateo García.

En Cartagena. D. Antonio Galvez, interino.

Capellanes párrocos.

S. Fernando. Fr. Tomas Balbas.

Carraca. . . . D. Juan de la Rosa.

Ferrol. D. Benito Rodriguez Lema.

Esteiro. D. Josef Manuel Villar.

Cartagena. . . D. Nicolas Vial.

Capellanes con destino en tierra.

Cádiz. Fr. Francisco Fernandez.

Cádiz. D. Francisco Javier de Pina.

Cádiz. D. Angel Toca y Camudt.

Ferrol. D. Andres Antonio de Soto.

Ferrol. D. Josef Ruiz.

Cádiz. D. Buenaventura Tárrago.

Cartagena. . . D. Dionisio Sanchez.

Habana. . . . D. Juan de Toro.

*Capellanes de número y provisionales
en servicio de mar.*

Cádiz	D. Josef Garnica.
Cádiz	D. Josef Muñoz.
Cartagena. . .	D. Alfonso Salas.
Cartagena. . .	D. Antonio Ortuño.
Habana.	D. Alfonso Infantes.
Habana.	D. Antonio Vallarino.
Habana.	D. Juan Rañal.
Habana.	D. Josef Alburquerque.
Ferrol.	D. Josef Cardeluz.
Habana.	D. Josef Taboada.
Cádiz	D. Tomas Atanasio de Verea.
Habana.	D. Josef Serrano.
Habana.	D. Serafin Diaz.
Ferrol.	D. Juan Manuel Pereira.
Cádiz	Fr. Manuel Hurtado.
Cádiz	D. Genaro Plá.
Habana	D. Pedro Aicardo.
Cádiz	D. Baltasar Martin.
Cartagena. . .	D. Francisco Galipienzo.
Cartagena. . .	D. Alejandro Gutierrez.
Cádiz	D. Antonio Paniagua.
Habana.	D. Angel Bahamonde.
Ferrol.	D. Luis Varela y Montero.
Habana.	D. Josef de la Cruz Moreno.
Ferrol.	D. Josef María Lonzado.

Jubilados.

Ferrol.	D. Tomas de Soto.
Ferrol.	D. Josef Ramos.
Ferrol.	D. Vicente Lafuente.
Cádiz	D. Juan Vergara.
Ferrol.	D. Julian Andres Prieto.

SEÑORES ASESORES Y FISCALES
del Departamento, Apostaderos y Provincias.

SEÑORES AUDITORES.

Departamento de Cádiz.

D. Francisco Ribera y Maestre.

Apostadero del Ferrol.

D. Josef Moar y Salgado.

Apostadero de Cartagena.

D. Antonio Castel de Torreblanca, Consejero honorario en el supremo de la Guerra.

Apostadero de la Habana.

D. Francisco Filomeno Ponce de Leon.

Asesores de la comprension del Departamento de Cádiz.

Tercio de Cádiz.....	D. Josef María Villaranda.
Algeciras...	D. Juan de Dios Diaz.
Canarias....	D. Josef Sabater.
Sevilla.....	D. Luis Lopez Daza.
Ayamonte...	D. Manuel García Dominguez.
Sanlúcar....	D. Josef Hontoria.
Málaga....	D. Josef Montemayor.
Motril.....	D. Josef María Cordero.
Almería....	D. Juan Martinez de Remacha.
Segura.....	D. Rafael Halcon y Mendoza.

Asesores de la comprension del Apostadero del Ferrol.

Ferrol.....	D. Juan Orejas Canseco.
Coruña.....	D. Manuel Vilomar.

Asesores de la comprension del Apostadero del Ferrol.

<i>Vigo</i>	D. Manuel Antonio Rodal.
<i>Villagarcía</i> . .	D. Pedro Arias Noguero.
<i>Santander</i> . .	D. Antonio Alvaro del Castillo.
<i>Vivero</i>	D. Josef María Calvo.
<i>Gijón</i>	D. Josef Diaz.
<i>Bilbao</i>	D. Alejo Sagarvinaga.
<i>Cavada</i>	D. Antonio Mier.
<i>San Sebastian</i>	} D.

Idem del de Cartagena.

<i>Cartagena</i> . . .	D. Joaquin Romero.
<i>Vera</i>	D. Fernando Enciso.
<i>Alicante</i>	D. Antonio Gamborino.
<i>Valencia</i>	D. Esteban Coronés, honorario del Departamento.
<i>Tarragona</i> . .	D. Bartolomé Roig.
<i>Barcelona</i> . . .	D. Ceferino Ferrer.
<i>Palamós</i>	D. Josef Pagés Gallart.
<i>Mataró</i>	D. Gaspar Borrás y Carbonell.
<i>Mallorca</i> . . .	D. Pedro Antonio Canobes.
<i>Mahón</i>	D. Francisco Roig.
<i>Tortosa</i>	D. Vicente Cuello.
<i>Ibiza</i>	D. Agustín Ferrer.

Idem del Apostadero de la Habana.

<i>Habana</i>	D. Francisco Filomeno Ponce de Leon.
<i>Trinidad de Cuba</i>	} D. Diego Manuel Echemandia.
<i>San Juan de los Remedios</i>	} D. Rafael Antonio Cabrera.
<i>Nuevitas</i>	D. Fernando Perez de Miranda.
<i>Santiago de Cuba</i>	} D. Salvador Rodriguez.
<i>Puerto Rico</i>	D. Juan Francisco Perez.

Honorarios.

- Habana... D. Francisco de Córdoba y Rodriguez.
 Cartagena... D. Josef Martinez.
 Habana... D. Manuel Ramirez Gallo.

SEÑORES AUDITORES JUBILADOS.

- Cartagena... D. Manuel Lujan.
 Madrid... D. Josef Mendez.
 Habana... D. Antonio Ponce de Leon.

Fiscales.

- Cádiz... D. Juan Martinez de Gatica.
 Ferrol... D. Cándido Aldea.
 Cartagena... D. Francisco de Paula Egea.
 Habana... D.
 Puerto Rico. D.
 Cavada... D. Mateo de la Banda Zorrilla.
 Segura... D. Luis Gonzaga Leal.

ESTABLECIMIENTOS CIENTIFICOS.

DIRECCION DE TRABAJOS HIDROGRAFICOS.

Gefe y Director.

El Sr. D. Martin Fernandez de Navarrete, Caballero de la Orden de S. Juan, Consejero de Guerra jubilado, y Vocal de la Real Junta superior del Gobierno de la Armada.

Para el detall de la dependencia, examen y revision de obras hidrográficas.

El Capitan de Navío D. Joaquin Moyna.

Para la construccion de Cartas, Planos y demas trabajos de esta dependencia.

Delineadores.

- El Teniente de Navío D. Andres Baleato.
 El primer Piloto graduado de Teniente de Navío
 D. Miguel Moreno.
 El Teniente de Fragata D. Clemente Noguera.
 El primer Piloto graduado de Alferéz de Navío Don
 Gaspar Massa.
 D. Ignacio Gomez de Salazar, agregado.

Grabador.

- El primer Piloto graduado de Alferéz de Fragata
 D. Tomas Gonzalez Cano.

Bibliotecario Redactor.

- D. Adriano Fernandez.

Depositario de efectos y Ayudante del detall.

- D. Josef Olivares.

Escribientes.

- Primero D. Antonio Mollinedo.
 Segundo D. Manuel de la Vega Jáuregui.
 Tercero D. Agustin Vilaró, Subteniente graduado de
 la Brigada Real de Marina.

Portero.

I.

OBSERVATORIO REAL DE SAN FERNANDO.

Director.

- El Teniente de Navío D. Josef Sanchez Cerquero.

Observadores astronómicos.

Primero D. Saturnino Montojo.
 Segundo D. Francisco de Hoyos.
 Tercero D. Esteban Castañeda.

Ayudantes de observacion.

Primero D. Francisco Agüete.
 Segundo D. Rafael Bobadilla.

Calculadores.

D. Antonio Alonso.
 D. Josef Escalera.
 D. Francisco Garrido.
 D. Josef Gomez.
 D. Ignacio Poch.
 D. Antonio Pujazon.

Instrumentario.

D. Josef Munio.

Relojero.

D. Antonio Bonfante.

Contador del Observatorio.

El Comisario de Guerra graduado D. Francisco Josef Patero.

Alcaide.

El Teniente de Brulot graduado y retirado D. Josef Galan.

COLEGIO DE SANTELMO DE SEVILLA.

Director.

El Brigadier de la Real Armada D. Ignacio Valle Marimon.

Juez conservador nato.

El Comandante militar de Marina del Tercio.

Capellan.

El Dr. D. Josef de Soto.

Catedráticos de Matemáticas.

Primero el primer Piloto graduado de Alférez de Fragata D. Felix Albao.

Segundo el de igual clase graduado de Teniente de Fragata D. Manuel Spínola.

Tercero el de igual clase y de Alférez de Fragata D. Juan Brunenque.

Contador Secretario.

El graduado de Alférez de Fragata D. Juan Bautista Niño.

Maestro de maniobra.

El primer Contramaestre retirado D. Antonio Piñeiro.

Idem de primeras letras.

D. Juan García.

Ayudantes de idem.

D. Antonio Varela.

D. Francisco Pineda.

Mayordomo Administrador.

D. Ramon Gaban.

Un Enfermero Sangrador.

Un Sastre Roperero.

Un Sacristan.

Un Cocinero.
 Un Mozo de cocina.
 Tres Criados.
 Colegiales existentes.

EMPLEADOS EXTERNOS.

Médico.

D. Gabriel Rodriguez.

Cirujano.

D. Josef Valero.

Apoderado del Colegio.

D.

COLEGIO DE SANTELMO DE MALAGA.

Director.

El Capitan de Navío D. Lucas Zuluaga.

Juez conservador nato.

El Comandante militar de Marina del Tercio.

Capellan.

El Presbítero D. Cristóbal de Zafra.

Primer Catedrático de Matemáticas.

El primer Piloto graduado de Teniente de Fragata y retirado D. Tomas Vidal.

Segundo idem.

El primer Piloto graduado de Alferez de Navío Don Manuel Martinez.

Tercero idem.

El primer Piloto graduado de Alférez de Navío
D. Telesforo Ventas.

Contador Secretario.

El Oficial segundo retirado del Ministerio de Marina
D. Mariano Faquineto.

Maestro de primeras letras.

El Presbítero D. Antonio García.

Ayudantes de idem.

Primero D.

Segundo el Presbítero D. Jose Mayol.

Mayordomo Administrador.

El Oficial segundo del Ministerio de Marina fuera de
reglamento D. Manuel Diaz Lopez.

Oficial de la Contaduría.

D. Pedro Salaranque.

Médico-Cirujano.

D. Josef Salamanca.

Sacristan.

El Presbítero D. Joaquin Sotelo.

Un Enfermero sangrador.

Un Ropero.

Un Cocinero.

Un Mozo de cocina.

Tres Criados.

Colegiales existentes

Guardia.

El Subteniente graduado D. Pedro Herrera.
Soldados 4.

INSTITUTO ASTURIANO.

Director.

El Capitan de Navío D. Julian Velarde.

Maestros.

De Náutica. El

De Matemáticas. D. Antonio de Condres.

De idem. D. Ramon García Alas.

De Dibujo. D. Manuel Menendez.

De Gramática Castellana. El Presbítero D. Manuel Fierros.

De primeras letras. D. Miguel Martinez Marina.

Ayudante de idem. D. Felix Alonso Villaverde.

De Lenguas y Bibliotecario D. Francisco Tineo.

Conserge.

1.

Alumnos.

52.

VIGIAS

que se hallan establecidas en las costas de la Península é Islas Baleares, para observacion y comunicacion de avisos de los buques que descubran.

Departamento de Cádiz.

Torre de Recaño (alias) Tavira.

Torre Alta.

Algeciras.

Apostadero del Ferrol.

Cabo Ortegal.

Cedeira.

Punta de Herveira.

Monte Egil.

Punta de Prados.

Monte Capelo.

Cabo Prior.

Burneira.

Monteventoso.

Monte Faro.

Ares.

Parque.

Segaño.

Seijo blanco.

Castillo de S. Anton.

Monte de S. Pedro.

Suevos.

Cayon.

Santa María del Raso.

Monteveo.

Apostadero de Cartagena.

Valencia.

S. Feliú de Guijols.

Monte Galeras.

Castillo de las Aguilas.

Alicante.

Isla de Mallorca.

Monte Sancti Spiritus.

REALES FABRICAS DE ARTILLERIA DE LA CAVADA.

*Comandante interino.*El Capitan de Estado mayor de la Brigada Real Don
Andres Rogado.

Segundo Comandante.

El

Capellan.

D. Antonio del Acebo.

Primer Ayudante de Fundicion.

D. Juan Francisco del Valle.

Médico.

D. Pedro de la Pedraja.

Cirujano.

D. Juan de la Mier.

Ministro.

El Comisario de Guerra graduado D. Rafael Frias Otañez.

Contador principal.

D. Pedro Pablo de Galas.

Tesorero.

D.

Oficiales.

- 1.º D. Juan Crespo Cantolla.
- 2.º D. Francisco Gonzalez de Santallana.
- 3.º D. Pedro Galas Moro: es al mismo tiempo Guardalmacen y Recibidor de materiales.
- 4.º D. Juan de las Pozas, Meritorio.

Un Sacristan.
 Un Maestro mayor de fundicion.
 Uno idem cargador.
 Uno idem moldero en arena.
 Uno idem limador y tornero.
 Uno idem de herrerías.
 Un Sobrestante de obras civiles.
 Un Cabo con cinco rondines.
 Un Conductor del correo.
 Un Ayüdante del Guardalmacen.
 Un Guardaparque en Tijero.

Provincia de Montes de Segura de la Sierra.

Ministro.

D. Antonio Jimenez Camacho.

Montes de Morella.

Ministro.

El Oficial primero graduado D. Mariano Catalañ.

OBRAS DE MUELLES Y PUERTOS.

Juntas protectoras de estas empresas.

BARCELONA.

Presidente nato.

El Capitan general del Principado.

Vocales.

El Intendente de Ejército y del Principado.
 El Comandante militar de Marina Brigadier D. Francisco Millau.

Barcelona.

Vocales.

El Capitan del puerto Brigadier D. Josef Calderon.

El Ingeniero Director de las obras Capitan de Fraga-

ta D. Simon Ferrer.

El

El

El

D.

D.

Secretario.

El Comisario de Marina honorario D. Ramon Garcia
Vecino.

TARRAGONA.

Presidente nato.

El Capitan General del Principado.

Presidente delegado nato.

El Gobernador de la plaza.

Vocales.

El

El

El

El Ingeniero Director de las obras.

El

El

El

Secretario.

D. Francisco Salas.

SALOU.

Presidente nato.

El Capitan General del Principado,

Delegado.

D. Pablo María Miró y Miró.

Vocales.

El

El

El

El Ingeniero Director de las obras Capitan de Fraga-
ta D. Agustin Liminiana de la Puente.

El

El

El

Secretario.

D. Francisco Gual y Saludas.

VALENCIA.

Presidente nato.

El Capitan general del Reino.

Asesor.

El

Ministro de Real Hacienda.

El

Contador.

D.

Valencia.

Secretario.

D.

Tesoreros.

D.

Oficial de Contaduría.

D.

Ingeniero Director.

D.

Escribano.

D.

ALICANTE.

Presidente nato.

El Gobernador de la Plaza.

Vocales.

El Comandante de Marina Capitan de Navío D. Josef Martinez de Medinilla.

El Director de las obras Capitan de Navío D. Fernando Tovar.

El

El

El

El

El

El

Contador.

D.

Tesorero.

D.

Alicante.

Secretario.

D.

GIJON.

Presidente.

El Comandante de Marina Capitan de Navío D. Josef Corvera y Falla.

Vocales.

El

El

El

Secretario.

D.

PASAGES.

Presidente.

El segundo Comandante militar de Marina de S. Sebastian Capitan de Fragata D. Francisco Echezarreta, por ausencia del Comandante de la misma.

Delegado.

El Capitan del Puerto y de Fragata graduado y retirado D. Pedro Diaz de la Peña.

Vocales.

Por la Villa. D.

Por la de Rentería. D.

Consultor.

El Asesor de Marina de la Provincia.

Secretario.

D.

ESTADO que manifiesta las clases y número de buques de guerra que existen en el día.

NAVIOS.	PORTES. CAÑONES.	ARMADOS.	DESARMADOS.	DESTINOS EN QUE SE HALLAN.
Héroe.	80.	Armado. ....	.....	Habana.
Guerrero.	74. ....	.....	Desarmado.	Cádiz.
Soberano.	74. ....	.....	Desarmado.	Ferrol.
Algeciras.	74. ....	.....	Desarmado.	Cádiz.
Totales. 4.		1	3	
FRAGATAS.				
Lealtad.	50.	Armada. ....	.....	Habana.
Restauracion.	50.	Armada. ....	.....	Habana.
Casilda.	40.	Armada. ....	.....	Habana.
Perla.	40. ....	.....	Desarmada.	Ferrol.
Diana.	34. ....	.....	Desarmada.	Cartagena.
Totales. 5.		3	3	
CORBETAS.				
Cautivo.	22.	Armada. ....	.....	Habana.
María Isabel.	20. ....	.....	Desarmada.	Habana.
Diana.	20. ....	.....	Desarmada.	Cádiz.
Totales. 3.		1	2	
BERGANTINES.				
El Jason.	22. ....	.....	Desarmado.	Cádiz.
Manzanares.	22.	Armado. ....	.....	Cartagena.
Relámpago.	22.	Armado. ....	.....	Filipinas.
Guadalete.	22.	Armado. ....	.....	Cartagena.
Hércules.	20.	Armado. ....	.....	Habana.
Guadiana.	16.	Armado. ....	.....	Ferrol.
Marte.	14.	Armado. ....	.....	Habana.
Jacinta.	5.	Armado. ....	.....	Barcelona.
Realista.	20.	Armado. ....	.....	Barcelona.
Totales. 9.		8	1	
BERGANTINES GOLETAS.				
La Catalana.	16.	Armada. ....	.....	Cádiz.
Amalia.	5.	Armada. ....	.....	Habana.
Totales. 2.		2	1	
GOLETAS.				
Roncalesa.	4.	Armada. ....	.....	Cádiz.
Clarita.	1.	Armada. ....	.....	Habana.
Habanera.	14.	Armada. ....	.....	Habana.
Mahonesa.	5.	Armada. ....	.....	Barcelona.
Nueva María.	5.	Armada. ....	.....	Barcelona.
Ligera. ....	.....	Armada. ....	.....	Habana.
Totales. 6.		6		
FUERZAS SUTILES.				
Barca N.º 8.	6.	Armada. ....	.....	Santi Petri.
Regla.	5. ....	.....	Desarmada.	Cádiz.
Alcon.	1. ....	.....	Desarmada.	Ferrol.
Terror.	1. ....	.....	Desarmada.	Ferrol.
Hércules.	1.	Armado. ....	.....	Cartagena.
Catalana.	1.	Armado. ....	.....	Cartagena.
Ritilla.	1.	Armado. ....	.....	Habana.
Fernandina.	1.	Armado. ....	.....	Habana.
Totales. 8.		5	3	

Estado que administran las

PORTES		NAVIOS		CANTONES	
80					
74					
74					
74					
Totales		4			
FRACATAS		FRACATAS		FRACATAS	
50					
50					
40					
40					
34					
Totales		3			
CORRETA		CORRETA		CORRETA	
22					
20					
20					
Totales		3			
BREGANTINES		BREGANTINES		BREGANTINES	
El Jason					

D

RESUMEN total y por clases de los Señores Oficiales generales y particulares de la Real Armada, Guardias Marinas y demas individuos que sirven en las Corporaciones de que se compone, ó se hallan retirados, y forman el Estado general de ella para el año de 1831.

Oficiales de guerra en servicio activo.	Idem en servicio pasivo.	Idem empleados en los Tercios navales.	Idem retirados en idem.	Idem en Capitanías de puerto.	Idem jubilados y retirados.	Caballeros Guardias Marinas.	Cuerpo de Pilotos.	Cuerpo de Constructores.	Estado Eclesiástico.	Real Colegio y Cuerpo de Médicos-Cirujanos.	Juzgados de Marina.	Oficiales de Marinería.	Individuos con graduacion de Oficial sin cuerpo determinado.	Establecimientos científicos.	Reales Fábricas de Artillería de la Cavada.
Capitanes generales..... 1	.....	Brigadiéres..... 7	.....	Brigadiéres. 2	.... 4	Embarcados..... 63	Graduados de Tenientes de Navío..... 2	Director principal.....	Tenientes de Vicario..... 3	Director..... 1	Audidores..... 4	Graduados de Tenientes de Fragata..... 3	Teniente de Fragata..... 1	Colegio de S. Telmo de Sevilla.	Comandante..... 1
Tenientes generales..... 6	.....	Capitanes de Navío..... 19	.....	Capitanes de Navío..... 5	.... 16	Desembarcados. 6	Tenientes de Fragata..... 1	Primeros Constructores..... 4	Párrocos Cas-trenses..... 5	Vicedirector..... 1	Honorarios..... 3	Id. de Alféreces de Navío. 5	Graduados de Idem..... 2	Director..... 1	Empleados..... 24
Supernumerarios..... 2	.....	Capitanes de Fragata..... 31	.....	Graduados.. 3	.... 21		Graduados..... 3	Segundos idem.. 3	Capellanes en Tierra..... 9	Catedráticos, Maestros Consultores.. 8	Jubilados..... 3	Idem de Fragata..... 8	Idem de Alféreces de Navío. 4	Empleados.....	
Gefes de Escuadra..... 12	.....	Tenientes de Navío..... 34	..... 5	Capitanes de Fragata..... 15	.... 35		Alféreces de Navío..... 5	Supernumerarios. 3	Id. embarcados.. 25	Ayudantes de Director..... 3	Asesores..... 37	Primeros Contramaestres. 30	Idem de Fragata..... 16	Idem en Málaga.	Vigías..... 29
Supernumerarios..... 5	.....	Idem graduados..... 2	..... 1	Graduados.. 3	.... 28		Alféreces de Fragata..... 4	Ayudantes..... 11	Idem jubilados.. 5	Idem de embarco.... 4	Fiscales..... 5	Segundos id... 59		Director..... 1	
Brigadiéres..... 11	..... 9	Tenientes de Fragata..... 2	..... 6	Tenientes de Navío..... 12	.... 71		Graduados..... 10	Gefe hidráulico. 1		Primeros y segundos profesores con destino en tierra..... 12		Terceros id... 92		Empleados.....	
Supernumerarios..... 10	..... 4	Idem graduados..... 3	.....	Graduados.. 3	.... 4		Primeros, segundos y terceros. 72	Profesores ordinarios..... 3		Idem disponibles para todo servicio..... 50				Instituto Asturiano.	
Capitanes de Navío.... 14	..... 16	Alféreces de Navío..... 15	..... 3	Tenientes de Fragata..... 3	.... 75			Ayudantes..... 3		Idem pasivos..... 6				Director..... 1	
Supernumerarios..... 10	..... 5	Idem graduados..... 19	..... 4	Graduados.. 1	.... 31									Empleados.....	
Capitanes de Fragata... 24	..... 20	Alféreces de Fragata..... 3	..... 4	Alféreces de Navío..... 1	.... 46									Depósito Hidrográfico.	
Supernumerarios..... 24	..... 3	Idem graduados..... 23	..... 1	Graduados.. 7	.... 22									Director..... 1	
Tenientes de Navío.... 102	..... 20			Alféreces de Fragata..... 1	.... 34									Empleados..... 14	
Supernumerarios..... 12	..... 4			Graduados.. 1	.... 21									Observatorio de San Fernando.	
Alféreces de Navío.... 102	..... 2													Director..... 1	
Subtenientes navegando para optar á Alféreces de Navío..... 2														Empleados..... 14	
Total..... 337	..... 63	..... 158	..... 24	..... 40	.... 4c8	..... 69	..... 97	..... 28	..... 47	..... 85	..... 52	..... 197	..... 23	.....	.....

IDEM DE LA BRIGADA REAL DE MARINA.

Inspector general.. 1	Coronel general.... 1	Teniente Coronel general..... 1	Primeros Ayudantes de Estado mayor..... 2	Segundos idem..... 2	Capitanes de Estado mayor..... 8	Primeros Comandantes de batallón..... 3	Segundos idem..... 3	Primeros Ayudantes de idem..... 3	Segundos id. id.... 3	Abanderados.....	Capitanes de Compañía..... 18	Tenientes de idem. 18	Subtenientes... 35
-----------------------	-----------------------	---------------------------------	---	----------------------	----------------------------------	---	----------------------	-----------------------------------	-----------------------	------------------	-------------------------------	-----------------------	--------------------

IDEM DEL CUERPO DEL MINISTERIO.

	Intendente general.	Intendentes.	Graduados.	Honorarios.	Comisarios Ordenadores.	Graduados.	Honorarios.	Comisarios de Guerra.	Graduados.	Honorarios.	Oficiales primeros.	Graduados.	Honorarios.	Oficiales segundos.	Graduados.	Honorarios.	Oficiales terceros.	Graduados.	Honorarios.	Oficiales cuartos.	Graduados.	Honorarios.	Oficiales quintos.	Graduados.	Honorarios.	Meritorios.	Total.	ESTADO DE LOS BUQUES DE GUERRA.		
																												Armados.	Desarmados.	
Vivos.....	.....1	.....2	.....5	.....1	.....1	.....8	.....1	.....15	.....16	.....1	.....24	.....9	.....	.....30	.....11	.....	.....24	.....8	.....	.....38	.....12	.....1	.....69	.....16	.....2	.....24	318	Navíos..... 1	..... 3	
Fuera de Reglamento.....3	.....	.....	.....2	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....5	Fragatas..... 3	..... 3		
Retirados.....2	.....1	.....	.....1	.....6	.....	.....5	.....6	.....	.....19	.....3	.....1	.....27	.....	.....	.....26	.....5	.....	.....16	.....4	.....	.....15	.....6	.....	.....2	145	Corbetas..... 1	..... 2	
Honorarios fuera del Cuerpo.....1	.....8	.....	.....	.....7	.....	.....8	.....	.....	.....	.....1	.....	.....1	.....	.....	.....	.....	.....	.....7	.....4	.....	.....10	.....6	.....	.....	.....	Bergantines..... 8	..... 1
Idem con destino en él.....1	.....	.....	.....	.....	.....	.....1	.....	.....	.....	.....	.....1	.....2	.....	.....	.....	.....8	.....6	.....	.....20	.....	.....	Bergantines-Goletas. 2	..... 1
1	.....2	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	Goletas..... 6	.....
	Fuerzas sutiles..... 5	..... 3
	Total..... 26	..... 13

APÉNDICE

AL ESTADO GENERAL

DE LA

REAL ARMADA.

AÑO DE 1831.

APÉNDICE

AL ESTADO GENERAL

DE LA

REAL ARMADA

AÑO DE 1831

APENDICE

AL ESTADO GENERAL

DE LA REAL ARMADA.

§. I.

Idea general ó breve noticia sobre la constitucion ó sistema de gobierno de la Marina Real de España.

Conviene, y acaso ahora mas que nunca, llamar la atencion de los españoles hácia un objeto por todos títulos tan interesante como es para esta gran monarquía el fomento de su fuerza naval.—¿Y por qué ahora mas que nunca?—Doloroso es decirlo: porque despues de un siglo de cuidados, afanes y dispendios para su engrandecimiento, es hoy cuando mas que nunca parece desconocido el interés, ú olvidada la importancia de este objeto; porque es cuando la conservacion de nuestra marina se ve mas desatendida, y cuando, por decirlo asi, toca ya en el último término de su lastimosa decadencia.

Pero no basta que la política del Gobierno conozca y sepa apreciar la necesidad que tiene del apoyo de una fuerza naval respetable: no basta esto, sino que tambien es preciso que la nacion toda, penetrándose bien de esta importante verdad, concorra á secundar eficazmente las miras del Gobierno. Es menester que los hombres acreditados por su saber, su caracter y dignidad; las personas de influjo y de concepto entre las demas, contribuyan por su parte á ilustrar la opinion pública acerca del interés inmediato y muy principal que del sostenimiento y progresos de la fuerza naval debe resultar á todos los españoles, bien se hallen establecidos en lo litoral de la península, ó bien residan en las poblaciones interiores del reino: interés general, interés que debe calcularse bajo el triple respecto, 1.º de la indispensable defensa de nuestras costas; 2.º de la conservacion de los preciosos dominios de ultramar, que pende

casi exclusivamente del auxilio de la marina, y 3.º de la proteccion que ha menester asimismo nuestro comercio marítimo; sin cuyas tres principales bases de la prosperidad del estado, España existirá siempre abyecta, mísera y desvalida.

Recordemos lo que fueron Génova, Venecia y otros pequeños estados del Mediterráneo cuando los vivificaba el comercio y el poderío marítimo; tengamos presente lo que por los propios medios llegó á ser la Holanda, lo que fue la Francia, y sobre todo contemplemos la prodigiosa opulencia que sus naves han dado á la Gran-Bretaña, hoy señora de los mares; y entonces, cuando los españoles lleguen á convencerse de estos hechos, de estas causas y estos efectos de notoria é incontestable evidencia; cuando sobre este punto lleguen á conocer bien sus verdaderos intereses, ningun sacrificio les será repugnante; cualquiera carga les será llevadera, si vieren cumplido el deseado fin de asegurar el indispensable apoyo de aquellos elementos de la prosperidad y de la existencia política de la monarquía.

Con la idea, pues, de promover en algun modo, y generalizar entre nosotros la inclinacion á ocuparse de los asuntos marítimos, y á discurrir sobre las utilidades que el comercio proporcionará á los particulares y á los pueblos, acaba de imprimirse un diccionario de marina, de que hasta ahora carecia la nacion. De esta manera se facilitará el medio de adquirir el conocimiento del idioma náutico y el de las cosas que tocan á la misma profesion; y allanadas en esta parte las dificultades que presenta su inteligencia al comun de las gentes, este primer paso podrá tal vez dar ocasion ó ser un motivo suficiente para despertar la inclinacion hácia esta clase de conocimientos que conviene mucho promover. Ni sería extraño que así sucediese si se atiende á que no pocas veces las mas pequeñas causas producen grandes y acaso inesperados efectos. Con el propio fin de dar á conocer en algun modo lo que es la marina real se presenta ahora esta breve noticia, y ya anteriormente se pensó que con el propio objeto sería útil añadir á las listas generales de todos los empleados en ella, ó sea Estado general de la armada que se imprime todos los años, una introduccion en que se manifiesten al público todas las principales disposiciones dictadas en conformidad de las circunstancias del dia para su mejor arreglo y gobierno; con mas un apéndice en que asimismo se contienen ciertos artículos interesantes, ya sobre la biografia de los hombres mas distinguidos por sus hazañas militares, descubrimientos y navegaciones atrevidas, ó por su sabiduría y el influjo que tuvieron en las glorias y en los progresos de nuestra marina, con otras especies curiosas dignas de

que el público español las lea y no las ignore. Por tal medio se da, ó procura dar, á los estados ánuos de la armada un aliciente y utilidad política que no podian tener cuando estos se reducian á unos meros catálogos nominales.

La experiencia confirma lo acertado de este pensamiento, puesto en planta desde el año de 1823, pues que esta obra periódica, árida antes é insignificante para todos aquellos que no pertenecian ó no tenian alguna relacion directa con el cuerpo marítimo, es el dia de hoy buscada y leida con gusto por las personas mas indiferentes y ajenas de motivos puramente individuales. ¿Y cómo se dudará de las favorables consecuencias que quizá pudiera llegar á tener este leve impulso dado para suscitar en los españoles el deseo ó la aficion á ocuparse de los negocios marítimos? Para excitarlos á que vuelvan los ojos y contemplen atentamente esos mares, esos mares que nos circundan y bañan la dilatada extension de nuestras costas; esa multitud de excelentes puertos en el Océano y Mediterráneo, que nos estan brindando con la prosperidad y las riquezas del comercio; pero que tambien pudieran por el contrario ser causa de nuestras mayores desgracias, segun fuese nuestra diligencia en evitar estos peligros, aprovechando aquellas proporciones. ¿Será pues este para nosotros un objeto indiferente?... Lo es, por nuestra desgracia; mas á pesar de que en lo general asi sucede todavia, no parece creible. ¿Qué ha de valer, qué ha de suponer sin comercio y sin marina una península como la España, por mas que sea dueña de tan preciosas y lejanas posesiones de ultramar?... Abramos pues los ojos, que ya es tiempo, y no lo perdamos mas en aplicar todo nuestro conato para el fomento de nuestro comercio y marina mercantil y de la militar, que son el alma que sola puede vivificar nuestro cuerpo político.

Division y distribucion de la fuerza naval.

La armada puede considerarse compuesta de tres partes principales, que son: lo *personal*, es decir, lo relativo á los cuerpos é individuos; lo *material*, que se refiere á los buques, máquinas, pertrechos y artefactos de todas clases; y la *contabilidad*, ó sea razon, intervencion y cuenta de sus gastos. En suma, el todo consiste en estas tres cosas: *hombres, buques y dinero.*

La marina real estaba antes distribuida en tres departamentos que abrazaban toda la extension de las costas de la península. El de Cádiz comprende el espacio que media desde el rio Guadiana hasta el cabo de Gata, con las islas Canarias. Hay en él un gran arsenal,

que se denomina de la Carraca, donde se cuentan tres hermosos diques, dos de ellos para navíos de la mayor magnitud, y el otro para fragatas; naves de arboladura, cordelería, almacenes, y cuanto es necesario al servicio naval. Tiene además otros varios edificios para alojamiento de la tropa, para custodia de los presidiarios, y para habitación de los empleados y sus familias, y también una iglesia proporcionada y decente. El departamento del Ferrol se extiende desde el río Bidasoa, divisorio de la España y Francia, hasta el nombrado Miño, que lo es de España y Portugal. Tiene en dicha villa, que es la capital, dos muy espaciosos arsenales: el uno en que están los diques, una gran dársena para conservación de los buques, almacenes, la magnífica machina de firme recién construida, obradores y demás oficinas correspondientes; y el otro, situado en el barrio ó arrabal de Esteiro, que se distingue con el nombre de astillero, porque allí están las gradas de construcción con lo demás respectivo á este ramo. El departamento de Cartagena abraza el espacio que hay desde el cabo de Gata hasta el de Creux, comprendiéndose en su jurisdicción las islas Baleares. Su arsenal, aunque no sea grandioso, es muy completo y puede servir de un perfecto modelo en su especie.

Estos tres departamentos estaban mandados por oficiales de la clase de tenientes generales de marina con el título de capitanes generales de departamento, y los mismos honores, prerogativas y sueldos que gozan en el ejército los capitanes generales de provincia. En las mencionadas capitales residían las principales autoridades y oficinas de la real armada, un considerable número de tropas de infantería y artillería de marina, un crecido cuerpo de oficiales de guerra y del ministerio ó contaduría, y otros muchos individuos de los demás cuerpos auxiliares, como era consiguiente á un total de fuerza disponible de setenta navíos, cincuenta y tantas fragatas, y otra porción de buques de distintas clases é inferior porte que contaba entonces nuestra marina militar.

Mas el genio del mal, que vino á suscitar en la pacífica España la gloriosísima cuanto horrenda lucha contra la usurpación, y por otra parte las funestas revueltas posteriores de la metrópoli y sus colonias de ultramar, causaron, como era consiguiente á tantos y tamaños desastres, un general trastorno en la faz política de la España. Pasaron pues aquellos tiempos felices de calma, prosperidad y abundancia, y llegamos á los de continuas turbulencias, de suma escasez y angustiada pobreza. A la marina ha cabido una grandísima parte en esta triste suerte, y la ley irresistible de la necesidad ha obligado por tanto á entrar con harto dolor en arreglos y refor-

mas muy radicales acomodadas á las presentes circunstancias, reduciendo sus gastos, mas allá de lo que se creeria posible, para sostener asi en algun modo los débiles restos de nuestra antigua armada, y evitar en cuanto fuere dable su completa disolucion. De aqui ha provenido una considerable disminucion en los cuerpos, en las maestranzas, en los operarios de todas clases, en los buques, por no haber medios de reemplazar los que han ido desapareciendo, ni aun de carenar los que lo necesitarian para no acabarse de inutilizar; y como secuela ó corolario de este aniquilamiento progresivo de la armada en todos sus ramos, dimanó la soberana resolucion de S. M. de reducir por ahora los tres departamentos á solo el que se llama de Cádiz, aunque su capital sea la isla de Leon, hoy ciudad de San Fernando; quedando los otros dos en la clase de apostaderos, al mando cada uno de ellos de un brigadier, dotados con un corto número de oficiales, tropa y demas empleados precisos para las reducidas atenciones del servicio naval, porque asi lo exigen hoy los apuros del erario, y los que particularmente sufre la marina en razon de la suma falta de medios. (Véase la introduccion al Estado general de la armada de 1828, pág. 26.)

Oficiales de guerra de la armada.

La masa ó compuesto de la oficialidad de marina de todos grados desde el alférez al general forma lo que se llama *cuerpo general de la armada*. Su instituto propio era, como es hoy dia, el servicio y mando de los bajeles y escuadras. Pero al mismo tiempo desempeñaban tambien los empleos de tropa en los estados mayores y compañías de los batallones y brigadas: servian en los cuerpos de guardias marinas, ya como oficiales, ya como maestros; en los de ingenieros hidráulicos, pilotos, y en otras varias ocupaciones meramente terrestres. La escala del cuerpo general comprendia cuatro clases en los grados subalternos, á saber: alféreces de fragata y de navio, y tenientes de una y otra clase: tres en los gefes, que eran capitanes de fragata y de navío, y brigadieres; y dos en los generales, esto es, gefes de escuadra y tenientes generales, porque solo hay un capitan general. Los ascensos se conferian en promociones generales, sin sujecion á ninguna regla fija en cuanto á número y tiempo.

Este era el sistema, si se puede llamar asi, con que se gobernaba el cuerpo de oficiales de la armada. Pero S. M., teniendo presentes las circunstancias del dia, y atendiendo asimismo á otras po-

derosas razones, ha tenido á bien dictar diferentes reformas ó variaciones muy sustanciales, como son entre otras:

1.^a Reducir á número determinado todas las clases con proporcion á las necesidades del servicio naval. (Introduccion al Estado general de la armada de 1828, pág. 9).

2.^a Limitar los ascensos al reemplazo ánuo de las bajas que hubiere en cada una de ellas. Mas como puede haber circunstancias extraordinarias en que el Rey tenga por conveniente promover en particular á algun oficial en premio de acciones ó mérito singular, ó bien dispensar á mayor número esta misma gracia á virtud de otras causas, tuvo á bien resolver que en tales casos, para no faltar al principio establecido como fundamento de este indispensable órden económico, los agraciados no entren al goce de la ventaja del sueldo hasta que por su antigüedad en el nuevo empleo queden ya dentro del número asignado á la clase; disfrutando hasta entonces el mismo de la anterior con la denominacion de *supernumerarios*, es decir, excedentes al número de reglamento, y por consiguiente sin el sueldo del nuevo empleo. De aqui resulta al mismo tiempo otra ventaja en el cuerpo general, y es que por este medio han quedado abolidas en él las meras graduaciones; clase media, y en cierto modo anómala ó irregular, entre el empleo efectivo y el figurado, y en que por tanto son mucho mas expuestos los abusos. (Introduccion al Estado general de la armada de 1828, pág. 9, y de 1829, pág. 41).

3.^a Que se circunscriban las obligaciones de los oficiales del cuerpo general de la armada á solo aquello que es peculiar de su verdadero instituto, es decir, á solo el servicio militar y marinero de los bajeles, que realmente es á lo que debe reducirse su profesion. (Introduccion al Estado general de la armada de 1828, pág. 9). Con este objeto se mandó en real órden de 31 de agosto de 1825 que se clasificasen los oficiales en *activos* y *pasivos*, distinguiéndose en la primera clase los que estuviesen en toda aptitud para el servicio mixto y activo de mar y tierra, de los que solo pudiesen ocuparse en este último; y comprendiendo bajo la denominacion de *pasivos* á los que por su edad, achaques ú otras circunstancias no pudiesen desempeñar mas que ciertos destinos fijos é inamovibles, como los de puertos, matrículas &c., y tambien quedaron separados del servicio de la tropa. (Introduccion al Estado general de la armada de 1828, pág. 8).

4.^a Como la áspera y trabajosa carrera del mar requiere esencialmente robustez y juventud, gran firmeza de caracter y resolucion de ánimo, con especialidad en los cargos de mando, se vió la

necesidad de abreviar ó acortar en la escala subalterna la inútil duplicidad de grados que la alargaban demasiado para que ni aun los oficiales mas favorecidos del mérito y la fortuna pudiesen llegar á las clases altas con aquellas circunstancias. Por esta razon S. M. tuvo á bien suprimir los empleos de alféreces y tenientes de fragata. (Introduccion al Estado general de la armada de 1828, pág. 7).

Estado mayor de la armada con residencia en Madrid.

Se compone del director general (que por la naturaleza y dignidad de su empleo debe ser capitan general de la armada , segun ordenanza) con tres ayudantes secretarios de la direccion.

Del mayor general de la armada con dos ayudantes propietarios de la mayoría , y del juzgado de la direccion general.

Los estados mayores del departamento y apostaderos se componen de los respectivos comandantes generales , de los mayores generales con sus ayudantes , y de los juzgados correspondientes.

Del capitan general, director general de la armada.

Es el gefe y cabeza superior de ella , y quien como tal reúne en sí el mando é inspeccion , tanto de los individuos y de los cuerpos como de todas las partes que componen la fuerza naval , bien se hallen juntas ó divididas. En virtud de esta superior y general autoridad del director general , en que estriba el sistema de unidad con que se gobierna la armada , quiere la ordenanza que todos los reales títulos , patentes y nombramientos que se expidan para los empleos militares de ella se pasen al director general , á fin de que ponga en ellos el decreto de su *cúmplase* , sin cuyo requisito no se puede formar el asiento y toma de razon en la intervencion general de marina , situada en Madrid (y antiguamente en los oficios principales del departamento de Cádiz) , ni dar la posesion y libramiento del sueldo á los agraciados. Asimismo previene la ordenanza que todas las reales órdenes de generalidad que se despachen por la misma via reservada para gobierno de la armada se pasen á dicho primer gefe para que él las circule. Del propio modo debe ser tambien el conducto por donde se trasmitan al ministerio las representaciones y solicitudes de los oficiales en los términos que las propias ordenanzas prescriben.

Otra de las atribuciones especiales del director general es el conocimiento exacto del mérito , servicios , suficiencia y demas cualidades de todos los oficiales del cuerpo ; y para esto todos los gefes

respectivos tienen obligacion de pasarle en los tiempos señalados los informes reservados de los que sirven á sus órdenes; con cuyas noticias ha de formar el suyo, y proponer á la superioridad lo mas conveniente en cuanto á los destinos, ascensos, retiros, y la correccion ó premio á que los oficiales se hagan acreedores.

Como consecuencia de su superior autoridad y de los conocimientos que debe proporcionarle sobre todas las partes del servicio naval su extenso mando, le está tambien declarada la privativa facultad de decidir provisionalmente las dudas que en casos urgentes ocurriesen sobre la verdadera inteligencia de los preceptos de ordenanza, consultándolas á S. M. para su soberana y definitiva resolucion.

El director general de la armada nombraba antes con real aprobacion dos ó tres oficiales generales ó particulares, con el fin de aprovecharse de sus luces en los informes que se le pedian por el ministerio sobre diversas materias; y tambien para que le ayudasen en la formacion de las calificaciones y propuestas de los individuos del cuerpo; en el exámen de los diarios de navegacion, para fundar el juicio del buen ó mal desempeño de los comandantes, y en otros trabajos de esta especie: y esto era lo que se llamaba junta de direccion. Los comandantes generales de los departamentos y escuadras tenian tambien á semejanza de esta otras juntas que se titulaban de asistencia de direccion, para asesorarse respectivamente con ellas cuando lo tenian por conveniente, todas las cuales han quedado suprimidas en virtud de una nueva disposicion del Rey nuestro señor, comunicada en real orden de 29 de enero de 1830, y del reglamento expedido en 21 del mismo (véase la página 30 de la introduccion del Estado general) sobre la formacion de la real junta superior del gobierno de la armada en calidad de un cuerpo consultivo del ministerio de marina, con dependencia única, directa é inmediata de él. Esta junta superior viene pues á ser un equivalente del almirantazgo con respecto á las materias facultativas y económicas, pero limitada á ilustrar y dar su opinion acerca de aquellos asuntos sobre que fuere consultada. Sin embargo está ademas autorizada para proponer por sí lo que, estimulada de su propio zelo, considerase muy importante en favor del real servicio, ó para remedio de perjudiciales abusos, ó para promover los adelantamientos y mejoras conocidamente ventajosas; á cuyo fin cualquiera de sus individuos tiene tambien facultad de excitar la atencion de la junta; pero sin que esta tenga en sí ninguna autoridad ni voz de mando, como que su objeto, segun va dicho, no es otro que auxiliar con sus luces y tareas al ministerio. El número de los vocales de esta junta debe ser

no menos que de nueve, ni mas que de doce, y ha de presidir sus sesiones el director general de la armada, y en su falta, el oficial militar de mayor grado ó antigüedad de los que concurren á ellas.

Guardias marinas.

La compañía de estos jóvenes se creó en Cádiz en el año de 1716, con el fin de formar oficiales de toda suficiencia para desempeñar con acierto el mando de los bajeles y escuadras. En sus principios constaba del capitan, un teniente, un alférez, dos ayudantes y cien cadetes.

Para la enseñanza de las ciencias elementales se estableció una academia dotada del competente número de maestros; y como para complemento de una educacion digna de la ilustre juventud del reino hacian tambien parte de ella los maestros de dibujo, de idiomas, de esgrima y de baile, puesto que estas habilidades son un adorno muy propio de las personas distinguidas, diga lo que quiera la austeridad mal aplicada de algunos hombres, ó un filosofismo cínico.

El considerable engrandecimiento que tuvo nuestra marina real en el glorioso reinado del Sr. Rey D. Carlos III (de perpetua y grata memoria) dió motivo á que en el año de 1777 se aumentasen otras dos compañías en el Ferrol y Cartagena, reuniéndose el mando de todas tres en un oficial general. Mas desvanecidos despues aquellos elementos de prosperidad que habian elevado á tan alto grado nuestra fuerza naval, fue esta decayendo con una rapidez casi inconcebible, y por una razon inversa á la de su creacion, volvieron las tres compañías á reducirse á solo la primitiva, segun lo mandado en real orden de 26 de setiembre de 1824. Poco despues se juzgó que pudiera ser mas ventajoso el establecimiento de un colegio militar de marina, que conteniendo á estos jóvenes alumnos en mayor sujecion y recogimiento, les facilitase una enseñanza acomodada á su profesion, para lo cual se extendió el correspondiente reglamento en 8 de octubre de 1828. (Int. al estado general de la armada de 1828, pág. 10), y se preparó tambien un edificio al propósito en el arsenal de la Carraca, en donde con menos distracciones que en la capital del departamento, tuviesen siempre á la vista los objetos de su instruccion, presenciando á todas horas los trabajos y faenas marineras de aquel recinto. Pero estrechando mas y mas la falta de medios, que es lo que todo lo entorpece y paraliza, fue necesario desistir de este pensamiento sin que llegase á realizarse, en razon á no haber ni aun lo necesario para costear su corto gasto.

En tal apuro y forzosa precision de acomodarse á nuestra cruel penuria, no quedó ya otro arbitrio que dejar al cuidado de los padres, como obligacion propia suya, la instruccion preliminar de los hijos que quisiesen dedicar á la carrera de marina; de modo que examinados antes de ser admitidos en el cuerpo de guardias marinas, de aquellos elementos mas precisos para aprovechar en su ejercicio, sean inmediatamente embarcados en los buques de S. M., y sigan navegando sin intermision hasta concluir los seis años que son precisos para obtener el grado de oficiales, precedido el último examen general teórico y práctico de todo lo que corresponde saber á los de esta clase. (Introduccion al Estado general de la armada de 1828, página 81, reglamento provisional de 8 de octubre de 1825, y real orden de 22 de enero de 1828).

Tropa de marina.

Constaba antiguamente de un cuerpo de batallones de infantería, y otro de brigadas de artillería. Pero como el servicio de aquella arma, limitado á lo que de ordinario puede exigir la guarnicion de los buques y arsenales, no es tal que haya necesidad de mantener un cuerpo distinto con este único objeto, porque ningun soldado de artillería debe carecer de la instruccion necesaria para desempeñarlo, pareció bajo todos respectos, no solamente útil sino aun necesario, el reunir en solo un cuerpo las obligaciones del servicio de la artillería, que es el arma principal de la guerra marítima, con las de la infantería, que sobre ser en ella de poca importancia, pueden sin ninguna dificultad desempeñarse del propio modo por los artilleros en lo que corresponde al servicio ordinario de las guarniciones de arsenales y bajeles. Bajo estos sencillos principios, que merecieron la aprobacion del Rey nuestro señor, se procedió á la formacion del nuevo cuerpo mixto de artillería é infantería con la denominacion de *Brigada real de Marina*, que es el que hoy existe en ella. (Introduccion al Estado general de la armada de 1828, página 12).

Ingenieros de marina.

Este cuerpo fue creado en el año de 1770, á fin de que en él se formasen con el estudio y la experiencia personas capaces de dirigir con todo acierto la construccion y carenas de los bajeles, las obras civiles é hidráulicas de los arsenales y de fuera de ellos, el adelantamiento de las fábricas de lonas y cordelería, el cuidado y fomento de los arbolados de maderas á propósito para la arquitec-

tura naval &c. &c. A la creacion de este cuerpo científico era consiguiente el establecimiento de una academia donde sus individuos aprendiesen lo mucho que necesitaban saber para desempeñar sus varias y delicadas atribuciones. Con efecto, la ordenanza de ingenieros daba por supuesta la existencia de esta academia; pero el hecho cierto es que ella nunca llegó á existir mas que en la ordenanza.

En sus principios el cuerpo de ingenieros estuvo en cierto modo unido con el general de la armada, usaba el propio uniforme, reconocia á los mismos gefes, tenia iguales grados y divisas, y en los ascensos y otros puntos esenciales del servicio dependia tambien de la autoridad superior del director general de la armada. Mas como no podian amalgamarse bien, ni regirse con un propio sistema dos cuerpos esencialmente diferentes por la naturaleza de sus funciones, al cabo el de ingenieros vino á separarse totalmente del otro, formando por sí solo un todo aislado é independiente, con una division particular de clases y denominaciones, teniendo á su cabeza una autoridad ó gefe superior é independiente del director general de la armada. Sin embargo los ingenieros conservaron el uniforme y los grados militares de la armada, á que todos ó la mayor parte habian pertenecido en los principios de esta institucion.

Segun el arreglo hecho en el año de 1791 el nuevo cuerpo debia constar de

1. Ingeniero general.
4. Ingenieros directores.
6. Id. en gefe.
10. Id. en segundo.
14. Id. ordinarios.
20. Id. extraordinarios y
25. Ayudantes.

80.

Este número sufrió despues algunas alteraciones. Pero finalmente, acreditando la experiencia la dificultad de que unos mismos sugetos pudiesen abrazar la extensa variedad de conocimientos teóricos y prácticos que requería el desempeño de las atenciones puestas á su cargo, pareció mas acertado separar lo correspondiente á la arquitectura naval de la civil é hidráulica, pues que por sí solas cada una de estas ciencias ofrece harta ocupacion y estudio á cualquiera profesor; y conformándose S. M. con este nuevo arreglo, se restableció en 1825 el antiguo cuerpo de constructores, dedicados únicamente á este ramo, y formó el de hidráulicos para la direc-

cion del suyo. (Introduccion al Estado general de la armada de 1828, página 14).

Maestranza.

Bajo esta denominacion se comprenden los carpinteros, calafates, contramaestres de construccion y otros individuos empleados en los arsenales de marina. Segun el Estado general de la armada del año de 1801, el total de esta gente subia al asombroso número de diez á once mil hombres, cuyo gasto importaba al año veinte y cinco millones de reales, sin contar los inválidos, que era un renglon muy considerable. En la admision de estos operarios, en la permanencia, aun sin ser útiles, y en la dispensacion del goce de inválidos cabian grandes abusos, que solia proteger tal vez una piedad mal entendida.

Aprobado por S. M. en real orden de 22 de setiembre de 1825 el sistema de que todas las obras de construccion y carenas se ejecuten por contratas ó convenios particulares; asi como tambien las civiles é hidráulicas, se redujeron desde luego las maestranzas á solo doscientos noventa y siete individuos en los tres arsenales, y se suprimió igualmente el goce de hospitalidades y de inválidos, reduciéndolo á ciertos casos particulares; porque estas concesiones en los términos que estaban autorizadas eran una carga gravísima para las tesorerías de marina. (Introduccion al Estado general de la armada de 1828, pág. 25 y 29). Posteriormente se ha reducido todavía el número de individuos, despidiendo en Cádiz por real orden de 24 de setiembre de 1829 la maestranza permanente, respecto del sistema establecido alli de hacer todas las obras por contrata; y quedando muy pocos operarios de tal clase en Ferrol y Cartagena, mientras no se extienda el mismo sistema á aquellos puntos.

Profesores médico-cirujanos.

Las reformas hechas en este cuerpo marítimo pueden verse en la Int. al estado general de la armada de 1828, pág. 18; y en el apéndice al del año de 1829, pág. 77, se halla asimismo una noticia bastante circunstanciada sobre el establecimiento del colegio de Cádiz en noviembre de 1748, y los progresos é importantes servicios de sus dignos individuos.

Cuerpo de pilotos de la real armada.

En el estado general de la armada del año de 1801 se decia; „El

régimen de este cuerpo está á cargo de su comandante particular en cada departamento, quien se entiende con el comandante en gefe, y recibe de él todas las órdenes relativas á su gobierno. Pero el comandante en gefe está inmediatamente subordinado al director general de la armada, quien le comunica las reales órdenes expedidas por la via reservada de marina, y como gefe superior le hace todas las advertencias que juzga oportunas para su cumplimiento.

» Es prerogativa del director general de la armada expedir por sí nombramientos á los pilotos, bien sea para entrar en la armada en el número de esta clase, ó para los ascensos sucesivos que deban tener en ella. Ultimamente en la clase de primeros pilotos tiene el director que dar cuenta al Rey de que confiere este ascenso; pero sin el despacho de dicho gefe no puede formarse asiento á ninguno de los pilotos del número en las contadurías de marina de los departamentos.

» Por consecuencia de estas facultades está en la del director general despedir por sí mismo á los pilotines y pilotos segundos si hay motivo para ello, borrándose de las listas en virtud de su decreto; pero para tomar igual providencia con los primeros pilotos, debe dar cuenta al Rey por la via reservada de marina, y recibir su real aprobacion.

» En la capital de cada uno de los tres departamentos hay escuela para la enseñanza de la náutica, dotada de los maestros competentes, que dependen del comandante particular del cuerpo, y todas tres del comandante en gefe del mismo, bajo el mando superior del director de la armada, como inspector nato de todos los cuerpos y dependencias.

El de pilotos consta en la actualidad y segun reglamento de ciento diez pilotos primeros, cincuenta y dos segundos, y ciento setenta pilotines en los tres departamentos. Su gasto y el de las academias puede estimarse en un millon y doscientos mil reales al año."

Esto era en 1801. En el dia todos los primeros pilotos, en el mero hecho de obtener este ascenso, obtienen tambien la condecoracion de alféreces de fragata, en conformidad de la declaracion de esta gracia por una real orden de 13 de enero de 1826. Por otra muy anterior se creó la clase de los terceros pilotos, suprimiendo la antigua de los pilotines; y en la de 31 de enero de 1826 se arregló el número de los individuos de dicho cuerpo, como se dijo en la introduccion al estado general de la armada de 1828, pág. 16. Pero aun posteriormente se rebajó mas este señalamiento por real orden de 5 de abril de 1830, de modo que en la actualidad es como sigue:

7. Primeros pilotos.

20. Segundos.

35. Terceros.

Al mismo tiempo determinó S. M. que este cuerpo estuviese en lo sucesivo al mando directo de los comandantes generales del departamento y apostaderos, llevando su detall los mayores generales de ellos; que no se reemplacen las vacantes hasta quedar en el número prefijado, y que las academias continúen sin hacerse novedad en ellas. Y por otra real orden de 25 del mismo abril tuvo á bien declarar S. M., que la comandancia general que antes tenia este cuerpo, quedase reunida á la comandancia general del departamento de Cádiz, y su mayor corriese con el detall general del cuerpo; consiguiéndose con estas disposiciones simplificar todo lo posible el sistema de este cuerpo, reducir su número á las necesidades actuales de la marina, y proporcionar ahorros de no poca consideracion al erario.

Para la necesaria instruccion facultativa de su profesion tienen los pilotos de la armada sus academias en el departamento y apostaderos, y ademas sirven tambien al propio efecto los colegios de S. Telmo de Sevilla y Málaga, costeados por la marina, y las escuelas náuticas, que bajo su inspeccion sostienen particularmente los consulados y ayuntamientos en diferentes puntos del reino.

Contramaestres.

Los contramaestres son respecto á la marinería lo que los sargentos respecto á la tropa, y se denominan tambien indistintamente oficiales de mar y oficiales de marinería, como que siendo los mas inmediatos gefes de esta, de ellos pende principalmente la instruccion, subordinacion y disciplina de esta gente con que se forman las tripulaciones de los buques, que son las que deciden de su suerte; y dicho esto nada hay que añadir para dar á conocer la suma importancia de tener un cuerpo sobresaliente de contramaestres como el que ciertamente tuvimos en otros tiempos.

Antiguamente estaba dividido en cuatro clases, á saber: primeros y segundos contramaestres, y primeros y segundos guardianes; mas por real orden de 29 de mayo de 1825 se suprimieron estas dos últimas clases, estableciendo en su lugar la de terceros contramaestres, al modo de lo que se hizo en el cuerpo de pilotos. Su número, segun el reglamento del dia, debe de serde:

40. Primeros.

60. Segundos.

90. Terceros.

Era prerogativa de los capitanes generales de los departamentos expedir sus nombramientos á consecuencia de los exámenes á que deben sujetarse por ordenanza para obtener sus ascensos; pues aunque los contra maestres de la armada componen realmente un solo cuerpo, se consideran no obstante independientes los que destinados en cada uno de los tres arsenales estan á las órdenes inmediatas del respectivo comandante general del departamento ó apostadero, y no tienen un gefe superior ó principal que reuna en sí el mando general de todos sus individuos. Las funciones de los contra maestres son el arreglo y distribucion de la marinería en las maniobras, instruirla, hacer que trabaje con esfuerzo, y en fin ejecutar bajo las órdenes de los oficiales de guerra lo que estos manden abordo de los buques; pero donde mas suele distinguirse su habilidad es en las grandes faenas de los arsenales.

Bajo la denominacion de oficiales de mar de sueldo temporal suelen tambien comprenderse abordo los carpinteros y calafates, los armeros, maestros de velas, buzos y cocineros del equipage. (Introduccion al Estado general de la armada de 1828, pág. 19).

Marinería matriculada.

Segun la antigua ordenanza de matrículas nadie podia ejercer el oficio de marinero en España, ni aplicarse á ninguna industria de mar sin estar matriculado. Esta ley general, y sin excepcion, se extendia desde la edad de catorce á la de sesenta años; y los calafates y carpinteros de ribera tenian asimismo su matrícula particular.

Las obligaciones eran acudir forzosamente á los llamamientos ó convocatorias para tripular los bajeles y arsenales de la marina real, con el goce de los sueldos asignados por reglamento para las cuatro clases en que entonces se dividia la marinería, á saber: artilleros de preferencia, artilleros ordinarios, marineros y grumetes, que hoy se han reducido á las de marineros preferentes, marineros ordinarios y grumetes.

Las recompensas eran: el goce de los privilegios y exenciones del fuero de marina, la jubilacion y los inválidos. La jubilacion se obtenia á los treinta años de servicio sin interrupcion, ó por haber cumplido los sesenta de edad, ó estar inhábil. Los inválidos eran el premio de los que se inutilizaban absolutamente á resultas de heridas ó golpes recibidos en acciones de armas ó faenas del servicio, asignándoseles en tales casos las dos terceras partes del sueldo respectivo.

Para el arreglo de las matrículas locales, formacion de sus lis-

tas y roles , cuadrillas de reten , alternativa de campaña , y todo lo demas que para el orden de su servicio prescribia la ordenanza , se habian dividido las costas en provincias y subdelegaciones marítimas ; servidas aquellas por los comisarios del ministerio ó cuerpo político de la armada , y estas por oficiales subalternos del mismo cuerpo , ó hacendados de los pueblos , con graduacion de tales algunos de ellos , todos bajo las órdenes de los intendentes de los tres departamentos , que eran los gefes de las matrículas.

Asi corrió esta institucion desde el año de 1750 , hasta que por un real decreto de 18 de abril de 1800 determinó el Rey poner al cargo de los oficiales militares el mando de toda la gente de mar ; quienes lo han ejercido ó regentado desde entonces con la jurisdiccion privilegiada de marina en las provincias y distritos , bajo las órdenes de los respectivos comandantes generales de los departamentos , que sustituyeron á los intendentes en el mando de las matrículas de marinería.

A esta disposicion , y como consecuencia natural de ella , siguió en el año de 1802 la publicacion de la nueva ordenanza , extendida bajo los principios de aquel sistema ; y no hay duda que segun ella son muy considerables las ventajas que se proporcionan á los matriculados , ya en la minoracion del plazo de su empeño , ya en los alivios que se les dan en su servicio , ya en las mayores recompensas que se les ofrecen.

Se confirma por la nueva ordenanza la misma prohibicion de que ninguno que no fuese matriculado pueda emplearse en la navegacion , en el tráfico costanero ní interior de los puertos , ni en la pesca , habilitacion de embarcaciones mercantes , faenas de los muelles , y en suma , en nada que pertenezca á la profesion é industria de mar. Pero se exceptúan los jóvenes menores de diez y ocho años , que podrán emplearse en la pesca y navegacion costanera en barcos de los pueblos de su naturaleza ó domicilio , aunque sin gozar el fuero de marina los que no fuesen hijos de matriculados. De suerte que la ley de la matriculacion que regia antes desde la edad de catorce años , no impone ahora esta obligacion hasta la de diez y ocho , y estos cuatro años mas de libertad son de gran conveniencia para que los hijos ayuden á sus padres en su penoso ejercicio , y con este aprendizaje se formen buenos marineros , sin separarse de su lado. Por otra parte á ninguno de estos jóvenes se les envia al servicio hasta cumplir los veinte años , y este es todavía un aumento considerable de aquel beneficio.

La jubilacion no se conseguia por la antigua ordenanza sino en estos dos casos : 1.º hasta los sesenta años cumplidos , es decir , en

una edad muy cansada , y cuando el marinero no podia ser ya de ningun alivio á su familia : 2.º á los treinta seguidos de servicio ; lo cual rayaba casi en lo imposible , porque ¿quién es el marinero que sirve treinta años sin intermision tan penoso ejercicio ? Mas la nueva ordenanza , moderando prudentemente esta grave carga , declara al matriculado que sirva el tiempo de quince años sin desercion y con buena conducta , no solo la jubilacion , sino ademas la cédula de ventaja en los plazos correspondientes , si los cumpliese , con los mismos premios que la tropa , y la circunstancia esencialísima de que los tiempos que á esta se exigen no han de ser precisamente en la marinería de un servicio continuo , bastando el que se cuenten por partes ó por campañas sueltas , que compongan el mismo número de años sin haberse separado de la matricula. Los matriculados en quienes concurren estas circunstancias , ó los que fueren estropeados en faenas del real servicio , ademas de quedar exentos de él , disfrutaban del fuero de marina , con la libertad de emplearse en cualquiera industria de mar.

Se admite tambien la sustitucion ó permuta al matriculado á quien toque la vez de concurrir al servicio , si tuviese motivos para ello ; y al que voluntariamente quisiese servir en los bajeles , se le dan por via de enganchamiento en tiempo de guerra tres pagas de su sueldo , y una en el de paz. Finalmente , todo el que en accion de armas se inutilizare en términos de no poder ganar su sustento , goza mientras su vida el sueldo entero de su clase mas la racion , ó solamente el sueldo si quedare en aptitud de algun trabajo ; pero si fuese en faena del servicio , solo disfrutará por inválidos las dos terceras partes del sueldo. Las viudas , hijos menores hasta la edad de diez y ocho años , ó padres necesitados de los matriculados que fallecieren en accion militar ó faena marinera , ó bien de sus resultas , disfrutaban por via de pension todo el goce asignado al inválido , es decir , el sueldo entero de su clase.

Por solo lo dicho quedan muy á la vista los notables beneficios que la nueva ordenanza de matrícula proporciona á los alistados en ella ; y esto aun sin contar con las considerables utilidades que podrán sacar de la moderna formacion de los gremios de marinería , y de la exclusiva pesca de las almadrabas que les ha concedido la generosa proteccion del Rey nuestro señor.

Arsenales.

Son el parage donde se custodian y conservan en seguridad los buques desarmados ; donde estan depositados los pertrechos y toda

clase de efectos navales; donde se construyen y carenan las naves, y donde se fabrican las jarcias y lonas, y se recomponen y habilitan el velámen y aparejos de los buques para su completo armamento.

Cada arsenal está reputado, según la ordenanza, como un navío armado, es decir, que en su gobierno y disciplina interior, y en el orden de sus consumos, exclusiones y reemplazos, se observa el propio sistema que á bordo de los bajeles. Pero como al cabo la ficción nunca puede ser perfectamente idéntica á la realidad de las cosas, el comandante de este navío tenia dentro de él otras autoridades independientes de la suya, de modo que venian á ser tres los gefes reunidos en este gran bajel imaginario. El comandante, que por lo regular solia ser un capitán de navío, tenia en sí el mando del puesto y de las armas, el de los contramaestres, buzos, marinería del depósito y presidio, el cuidado de los buques desarmados &c. &c. El subinspector de pertrechos era el gefe á quien estaba cometido el cuidado de los repuestos navales, su buena custodia y conservacion, el armamento de los bajeles, las exclusiones y reemplazos de efectos, según los reglamentos &c. El ingeniero comandante, como gefe del ramo, lo era tambien de la maestranza y obradores, y quien corria con todo lo relativo á la construccion y carenas, fábrica de lonas, construccion y reparos de los edificios civiles é hidráulicos &c. &c.

Posteriormente se introdujo en los arsenales otra autoridad desconocida hasta entonces, en la cual estaba depositada la supremacía inmediata de los tres antiguos gefes. Estos destinos se confiaban á oficiales de la clase de gefes de escuadra con el título de comandantes generales. En el dia, que son mucho menores las atenciones, se han disminuido las ruedas secundarias, y todas las facultades de lo militar y facultativo ó de pertrechos se ha reunido en el comandante de cada arsenal, y lo puramente técnico de la arquitectura naval é hidráulica en los respectivos profesores.

Oficinas de contabilidad en los arsenales.

Para la buena cuenta y razon é intervencion habia establecidas nueve distintas oficinas de Real hacienda de marina en cada arsenal, en esta forma: cuatro de cargo para el recibo, conservacion y salida de los efectos brutos ó elaborados, que eran las del guarda-almacen general, la del guarda-almacen de depósitos, la del guarda-almacen de lo excluido, y la del depositario de maderas y materiales. El primero corria con todos los efectos útiles que forman el repuesto de un arsenal para ocurrir á las atenciones del servicio que

se ofrecen: el segundo con los depositados en el almacén particular de cada buque de los desarmados, para que se encuentren allí reunidos y prontos cuando llegue el caso de su habilitación y armamento: el tercero con todos los géneros que no estando ya de buen servicio para su uso propio, se conservan sin embargo para otras aplicaciones compatibles á su estado, ó para venderlos cuando son absolutamente inútiles; y el cuarto con las maderas y materiales depositados en varios puntos de los arsenales, y las arboladuras y embarcaciones menores de los buques desarmados ó que no tienen destino, para darles aplicación cuando sean necesarias.

Otras tres oficinas eran de cuenta y fiscalización, á saber: la comisaría de astillero, la intervención del almacén general, y la comisaría de depósitos y excluido, en cuyas tres dependencias estaba repartida la cuenta y razón de acopios, consumos, sueldos, jornales y demás gastos de toda especie, y la intervención de la entrada y salida de efectos en los almacenes y depósitos para las diversas atenciones.

Las dos oficinas restantes, aisladas en sí mismas, y con dependencia en el giro de las ocurrencias del comandante del arsenal, se titulaban contaduría del depósito, y contaduría del presidio. La primera llevaba la alta y baja de los oficiales de mar y marinería del depósito, y la segunda la de los sentenciados al presidio para los abonos de sueldos, prest y raciones que correspondían á cada individuo.

Esta parte administrativa ha sufrido necesariamente, como las demás de la armada, una muy notable y económica variación atendidas las circunstancias, por manera que en la actualidad el sistema de la cuenta y razón de los gastos de nuestros arsenales en lo personal y material está reducido en el de Cádiz á un ministro principal que reúne las obligaciones de comisario de depósitos y de astillero, y de interventor general en la parte dispositiva; un contador principal que abraza todas las atribuciones de las cinco dependencias de fiscalización y cuenta que habia antes; y los tres guarda-almacenes, general, de depósitos y excluido, y el depositario de maderas y materiales.

Pero en los arsenales de los apostaderos de Ferrol y Cartagena, respecto de las muchas menores atenciones que tienen, han quedado reducidas á solo dos las oficinas que antes habia, y son: un interventor encargado de todo lo respectivo á cuenta y distribución, y un guarda-almacén general que tiene bajo su responsabilidad todo cuanto existe absolutamente en el arsenal.

Dependencias generales de marina establecidas en Madrid.

Cuando el ministerio de hacienda concibió en 1824 el proyecto de arreglar este ramo tan importante del estado, concentrando todas sus relaciones, así en la recaudación como en la distribución de los caudales del erario, estableció las oficinas generales de ejército y marina, compuestas de un intendente general para la parte dispositiva; un interventor general para la cuenta y razón y examen fiscal de todos los gastos de cada ramo, y formación de las cuentas generales que han de pasarse al tribunal mayor de cuentas por fin de año para su liquidación, glosa y finiquito; y un pagador general que reciba y tenga á su cargo los caudales que según los presupuestos aprobados por S. M. se faciliten por la dirección del real tesoro, y haga los pagos y libranzas de toda especie que disponga el intendente general, con arreglo á las reales resoluciones que se les comuniquen por el ministerio.

Pero cuando se adoptó el utilísimo régimen de presupuestos, quedando á cargo de cada ramo del estado todos sus gastos y la distribución del caudal asignado por su presupuesto particular, se desprendió el ministerio de hacienda de las expresadas oficinas generales de ejército y marina, pasando cada cual bajo la dependencia de su respectivo ministerio, como lo exigía su naturaleza y atribuciones.

Esto proporciona que la marina, recaudando de la dirección general del real tesoro las cantidades que le corresponden por su presupuesto, las reuna en la pagaduría general, y de ella se libren con justa igualdad y consideración de las necesidades al departamento, apostaderos y demás puntos las sumas precisas para sus atenciones. Que la intervención general gire esta cuenta, y atraiga á sí las de toda la marina, examinándolas y formando la general que anualmente se ha de pasar con las debidas justificaciones al tribunal mayor de cuentas para su liquidación, glosa y finiquito, con arreglo á la real instrucción que S. M. ha tenido á bien aprobar por su soberana resolución de 25 de mayo de 1830. Y que la intendencia general, presidiendo á todas estas operaciones con la acción dispositiva que le pertenece, se entienda con la secretaría del despacho para dar las noticias é informes que se le piden en las materias de real hacienda, y en las tocantes al cuerpo del ministerio de marina, y ponga en práctica las resoluciones de S. M. que se le comunican; siendo además, tanto el intendente general como el interventor, vocales de la junta superior del gobierno de la armada,

donde prestan mucha utilidad con sus conocimientos y noticias en las materias de economía y cuenta y razon para ilustrar los expedientes que se pasan por la superioridad á informe de la junta.

§. II.

Imposiciones marítimas de la Gran Bretaña sobre las embarcaciones extranjeras.

Con este título se escribió en Cádiz en el año de 1808 una curiosa memoria, que no llegó á publicarse. En el trascurso de tantos años es probable que las circunstancias hayan variado mucho; mas sin embargo nos parece digno de insertarse aqui el ligero extracto de este apreciable escrito que ha llegado á nuestras manos.

»En la introduccion asienta su autor que de todas las naciones de Europa ninguna está tan favorecida como la España para poder ser rica y poderosa, atendiendo á su ventajosa posicion geográfica, bondad del clima, fertilidad del terreno y demas circunstancias, en virtud de las cuales debia ser la mas comerciante de todas, y tener de consiguiente una marina mercante muy numerosa, y una fuerza naval capaz de proteger su navegacion y posesiones ultramarinas. Pero es necesario confesar, dice (y dice muy bien) que estamos muy distantes de un estado semejante de prosperidad y riqueza nacional.

Discurre luego sobre les causas por donde las naciones que han conocido bien sus verdaderos intereses han procurado fomentar y engrandecer juiciosamente su marina militar, como en especial ha sucedido á la inglesa, cuyos principios fueron la pesca y el cabotaje, y cuyos ulteriores progresos los debió á los que hizo su comercio marítimo favorecido por el acta de navegacion promulgada en el año de 1651, en tiempo de Oliver Cromwel, ratificada por Carlos II en 1660, y sostenida igualmente por otras que despues acá se han publicado al mismo efecto. Ejemplo que debiéramos imitar nosotros formando un código marítimo en que se recopilasen todas las leyes ó providencias dadas sobre este particular, con las demas que debiesen añadirse en quanto sea conforme á nuestra constitucion civil y política.

Ademas de las causas internas de la decadencia en que se halla nuestra marina mercantil, hay en opinion del autor otras causas externas que no contribuyen menos á debilitarla mas y mas, las cuales puede el gobierno destruir. Algunas de estas han contribuido como las otras á desterrar la bandera española de los puertos del Norte, y particularmente de los de Inglaterra, cuyos buques nos

traen sus mercaderías y efectos, y se llevan los nuestros, ora coloniales ó de la península, como si nos estuviese prohibido el conducirlos á aquellas islas por nosotros mismos en embarcaciones nacionales. Cuando se considera, dice, que la Inglaterra carece de la mayor parte de los efectos navales, que tiene que sacar del Báltico á costa de inmensos gastos, y que España por el contrario posee dentro de sí misma casi todos ellos, apenas se concibe cómo nuestra marina mercantil no pueda concurrir con la inglesa ni aun en el comercio directo. El objeto del autor es descubrir y explicar en algun modo las causas de este singular fenómeno; siendo en su sentir la principal de todas las muchas gabelas é impuestos considerables que nuestros buques de comercio tienen que pagar en los puertos de Inglaterra, al paso que los de aquella nacion no pagan casi ningunos en los puertos de España, lo que les da una conocida ventaja sobre nuestra navegacion nacional.

Antes de hablar de los impuestos que pagan en Inglaterra las embarcaciones extranjeras, toca la cuestion de si *las imposiciones marítimas en general son ó no legítimas y conformes con el derecho natural y de gentes*. Apoyándose en la autoridad del señor Azuny, autor de la apreciable obra intitulada *Sistema universal de los principios del derecho marítimo de la Europa*, tomo 1, cap. 2, art. 3, y en la de Grocio, á quien se refiere el mismo Azuny, halla el autor que una imposicion marítima será justa cuando su objeto sea el reembolso de los gastos que haga el señor territorial en favor de la seguridad de los navegantes en general; pero que todos los demas derechos que exija, bajo cualquier pretexto, por sus intereses particulares ó los de sus vasallos á las naves extranjeras, no pueden dejar de mirarse como injustos, por ser contra el derecho natural, y un conocido abuso de la soberanía ó dominio local.

Sentado este principio pasa á discurrir acerca del modo que le parece mas obvio para libertar nuestro comercio de estas gabelas, ó hacer que las naciones que así lo gravan, experimenten tambien sus consecuencias. Dos son las medidas que indica el autor en favor de nuestro comercio de fletes: 1.^a que los gobiernos traten y arreglen mutuamente entre sí el equitativo impuesto de derechos marítimos, al modo que varias naciones lo han hecho con la Dinamarca en cuanto al peage ó derecho del paso del Sund ó de Helsingor: 2.^a que si alguna nacion ó estado se negase á este justísimo convenio, se use del derecho de reciprocacion (1) con su bandera, así como la

(1) *Retaltacion* decia el original; pero siendo extraña y desconocida esta voz, se ha sustituido con la de reciprocacion, que parece ser su verdadero equivalente en el sentido que quiso darle el autor.

Inglaterra lo hizo con la Francia en el año de 1660, con el fin de compensar ó hacer que se revocase el derecho de tonelada que se cobraba á sus buques en los puertos de Francia, imponiendo sobre los de esta nacion cinco chelines por tonelada, mientras continuase en ella cobrándose el impuesto de cincuenta (1) sueldos, y aun *tres meses despues de que lo hubiesen suprimido*, habiendo repetido modernamente lo mismo con los Estados de América; pues como estos hubiesen impuesto en 1790 un derecho de medio *dollard* ó peso fuerte por tonelada sobre los buques extranjeros, sin exceptuar los ingleses, estos recargaron en 1797 á los de aquella república dos chelines mas por tonelada sobre los impuestos generales.

Esta reciprocacion ó reciprocidad que aqui se propone entre los gastos que hacen nuestras embarcaciones en los puertos de Inglaterra con los que las suyas hagan en nuestros puertos, solo se refiere á los derechos marítimos que respectivamente se hallan establecidos en una y otra potencia, y en ningun modo á los demas impuestos que pertenecen á la economía particular. Mas ni en aquellos deberíamos en cierto modo exigir una rigurosa igualdad, en sentir del autor, por cuanto son infinitamente mayores los gastos que en general ha hecho y hace aquella nacion á favor de los navegantes para

(1) Mr. el baron de Sainte Croix en sus observaciones sobre el acta de navegacion de la Inglaterra pone su artículo 17 concebido en estos términos.

“Todo bastimento frances que pasado el 20 de octubre de 1660 arribase á cualquiera puerto de Inglaterra é Irlanda para embarcar ó desembarcar en él pasajeros y mercaderias, pagará al recibidor del Rey cinco chelines por tonelada, debiendo estimarse el porte del buque por el oficial real. Ninguno de los dichos bastimentos franceses podrá salir de los puertos ó bahias sin haber pagado antes el mencionado impuesto, que continuará hasta que se alzase sobre los bastimentos de los vasallos de S. M. el impuesto de cincuenta sueldos, y tres meses despues.”

„Era permitido antes á los buques franceses, dice el señor baron de Sainte Croix, el llevar á los estados de S. M. B. los vinos, aguardientes &c.; pero con el recargo de unos derechos tan onerosos, que esta aparente libertad diferia poco de una verdadera prohibicion. En este articulo aun va mas lejos el rigor, poniéndose trabas aun al simple trasporte de pasajeros; lo cual es lo mismo que querer en cierto modo romper los vinculos de la sociedad, porque tal es desgraciadamente el efecto ó tendencia natural de todo reglamento exclusivo, de toda ley prohibitiva.”

La imposicion de los cincuenta sueldos por tonelada, que sirve aqui de pretexto á Carlos II, debia parecerle tanto mas justa, como que se habia establecido en conformidad de los principios adoptados en la acta de navegacion, y se dirigia á impedir que los extranjeros se apoderasen de todo el comercio marítimo de la Francia, en detrimento de sus propios habitantes, como en parte sucedia con los ingleses; pero mucho mas con los holandeses, especialmente en el comercio ó navegacion de cabotage, que casi ellos solos la ejercian. Para alentar á sus vasallos Luis XIV los exoneró de este mismo derecho de flete en 1662, es decir, el año en que comenzó á cumplirse la famosa acta de que hablamos. Mas este artículo 17 de ella fue derogado en virtud del ó.º del tratado de navegacion y de comercio entre este Príncipe y la Reina Ana el 11 de abril de 1713.

abalizar los muchos bajos y rocas de que estan sembradas sus costas, y el gran número de faros que mantiene en las prominencias, y aun sobre los mismos bancos de arena por medio de cuerpos flotantes, nada de lo cual se usa en nuestras costas, mucho mas limpias de escollos, y en todo mas favorecidas por la benignidad de su clima. Pero no *porque una nacion*, añade nuestro autor, *haga ciertos gastos en beneficio de otras, ha de llevar sus imposiciones mas allá del término que prescribe la equidad, abusando del derecho de soberanía con los buques extranjeros que van á comerciar á sus dominios.*

Se deben pues distinguir los derechos que estan fundados sobre los beneficios que recibe la navegacion en general, de cualesquiera otras gabelas, cuyo único objeto es aumentar las rentas públicas á costa de los extranjeros, sin que á estos les resulte ventaja de la inversion de tales fondos; en cuya última clase considera el autor los derechos de toneladas, arqueos, habilitaciones y despachos de aduana que en todo rigor de equidad deben estar sujetos á *reciprocacion*, asi tambien como los otros cuando no son moderados.

La investigacion de las diversas clases de derechos que las embarcaciones extranjeras pagan en Inglaterra, es un objeto de tanta importancia para todas las naciones que tienen comercio marítimo con ella, que parecia muy regular que algun escritor se hubiese dedicado á tratar esta materia política y mercantilmente; mas el ignorar que hasta ahora lo haya hecho nadie, empeña al autor en esta útil tarea para ilustracion del comercio español.

El no haberse publicado aun en Inglaterra reglamento alguno de estos derechos, y particularmente de los de faros, dificulta el empeño de dar de ellos noticia exacta. Por esta causa el autor ha tenido que recurrir á su código marítimo, y registrar un gran número de actas del parlamento en diversos reinados concernientes á la navegacion; y ademas ha consultado á diferentes particulares instruidos acerca de la práctica actual en el modo de cobrar los referidos derechos. Del examen y comparacion de documentos y noticias ha deducido en el artículo de los faros unas reglas generales, en que no cabiendo error de importancia, las cree suficientes para su objeto. Ha cuidado tambien de citar en sus respectivos lugares las actas del parlamento, generales ó locales, que autorizan las exacciones de los demas derechos, añadiendo al fin de esta memoria los documentos de hecho que justifiquen ó comprueben la verdad de lo que expone; y para no confundir las diferentes clases de los derechos que los ingleses exigen á nuestros buques, forma de cada uno de ellos su artículo particular, ilustrándolo con las observaciones.

que juzga oportunas. Despues del año de 1808, en que se escribió esta memoria, han ocurrido algunas novedades: á virtud de un tratado particular con los Estados-Unidos de América, se han igualado los derechos marítimos que en uno y otro pais deberán pagar las respectivas embarcaciones de comercio, y se han aumentado algunos faros en las costas de Inglaterra, siendo consiguiente la exaccion de los nuevos derechos de este ramo sobre las embarcaciones.

ARTICULO PRIMERO.

De los pilotages.

Es casi general en todas las naciones de Europa el obligar á los capitanes mercantes á que se valgan de los prácticos particulares de los puertos donde arribaren, para que los introduzcan y sitúen en ellos del modo mas seguro y conveniente, conforme á las localidades, mareas, corrientes y demas circunstancias de que deben estar perfectamente instruidos. No en todas partes hay reglamento ó arancel que fije el precio de lo que deba pagarse á estos prácticos por su trabajo, mas comunmente suele estar arreglado sobre un tanto por cada pie del calado de un buque en determinadas distancias.

En Inglaterra todos los prácticos de sus puertos estan bajo la inmediata inspeccion de una congregacion ó cofradía que llaman de la santísima Trinidad. Es mucha la variedad que hay en cuanto al modo y al tanto de estos derechos en los distintos puertos del reino unido de la Gran Bretaña; lo cual el autor lo explica con suma claridad por medio de cuatro tablas de precios diferentes segun los lugares y las distancias, y las reglas generales y particulares que se observan en este ramo, añadiendo por último, que á pesar de estar determinados, aunque con ambigüedad, los pilotages de puertos de Inglaterra, nuestros capitanes mercantes, que ignoran los usos y leyes marítimas de aquel pais, suelen ser sorprendidos por los prácticos, quienes en virtud de un ajuste forzado les hacen pagar mucho mas de lo que les corresponde por tarifa.

El autor dice que los tales derechos de pilotage son bastante moderados para las embarcaciones nacionales; pero no así para las extranjeras, y que lo que para estas los hace todavía de peor naturaleza es el estar pendiente del arbitrio de las respectivas cofradías de la Trinidad, el declarar si los buques deben pagar pilotages *mayores ó menores*, cuya diferencia es muy considerable.

ARTICULO II.

De los faros (1).

Habla nuestro autor de la antigüedad de estos, poco menos remota que la de la misma navegacion; y de que los pueblos cultos que la favorecian por tal medio, sacaban los gastos de su mantenimiento de los navegantes, al modo que ahora lo practican los ingleses, que entre todas las naciones europeas son los que mas auxilios de esta clase han prestado á la navegacion en sus costas; por lo cual fuera esta nacion digna de la admiracion y reconocimiento de todas las otras, si se contentase, como era de razon, con exigir solamente lo necesario para cubrir los gastos que ocasionan sus faros, y no hiciese, como está haciendo, de estas luces un ramo de especulacion, con que sin equidad ni justicia gravan en demasia la navegacion extranjerá, con la sola mira de que no pueda concurrir con la suya en el comercio de conduccion.

Manifiesta tambien que las cofradías de la Santísima Trinidad de los respectivos puntos, son las que corren con la administracion de los faros y cobranza de sus derechos; pero que no habiendo publicado hasta ahora ningun reglamento ó tarifa que los determine, y siendo tantas las actas del parlamento sobre esta materia y tantas sus adicciones, aumentando y disminuyendo las cuotas en diversos tiempos, es imposible poner en claro la razon y proporcion de lo que se cobra por dichas cofradías.

Este raro misterio en un impuesto tan considerable, y las diferencias que á veces se notan en buques de un mismo porte y procedencia, descubren muy bien, en sentir del autor, la arbitrariedad

(1) Entre nuestros marinos suelen llamarse mas comunmente *linternas*; y aun la misma ordenanza usa con suma impropiedad de esta misma voz; y digo que con *suma impropiedad*, porque en castellano la palabra linterna tiene varias significaciones; pero aun en la de alumbrar supone un farol pequeño, manuable, que despide muy corta luz, y regularmente sirve para el uso de solo una persona; todo lo cual dista mucho, ó por mejor decir se opone enteramente al objeto á que se aplica en este caso. *Faro* y *Almenara* son pues las únicas voces propias y peculiares sin equivalente para denotar la luz destinada á servir de guia á los navegantes. Ellas encierran á la vez en sí las dos ideas que constituyen su esencia, es decir, la de una torre elevada, y la de un gran globo de luz capaz de percibirse á largas distancias que para este fin se coloca en su cima. Dicen que el nombre de Faro viene de la primera de estas lumbreras que un Rey de Egipto hizo poner en la isla de *Faros*; pero sea de esto lo que se quiera, aplicada ya constantemente esta voz desde la mas remota antigüedad para designar aquel determinado oficio, no puede ni debe sustituirsele otra, como la de linterna, tan distante de gozar la misma propiedad. (Véase el apéndice al Estado general de la armada de 1830, §. 1.º)

con que se procede en su cobranza á los extranjeros: la cual llega hasta el extremo de que aun los mismos corredores de navíos mas versados de Londres, no aciertan á dar una razon exacta del derecho de luces, y mucho menos los capitanes de los barcos mercantes; pues sus conocimientos llegan cuando mas á inferir por un cálculo aproximativo, qué número de libras esterlinas tendrá que pagar por junto un buque de tal ó cual parte, procedente de tal ó cual puerto.

El autor, registrando las actas públicas, reconociendo algunos recibos de distintas embarcaciones, y consultando otras particulares noticias de la cofradía de Trinidad de Depford Strond, ha venido á deducir ciertas consecuencias, y á formar por ellas hasta el número de diez y seis reglas generales, ó que pueden considerarse tales, acerca del referido derecho de luces; á que agrega una tabla de lo que tienen que pagar las embarcaciones procedentes ó destinadas á los puertos que expresa, por solo pasar por el canal de la Mancha con carga ó sin ella; y tres listas formadas con presencia de las últimas alteraciones que indican: la primera los 13 faros señalados en el derrotero del canal, publicado á principios del año de 1807: la segunda las 15 luces que hay actualmente en el canal; y la tercera las 12 que se cobran á los buques que pasan por él, segun los recibos de la cofradía de la Trinidad de Londres.

Los faros en general pertenecen, dice, á las cofradías de Trinidad respectivas; pero algunos hay que desde tiempo inmemorial, ó en virtud de actas del parlamento que han autorizado su ejecucion, son propiedades particulares. El faro de Dungeness pertenece á la familia de Coke de Norfolk: el de Longshis, á un teniente de marina llamado Smith, y los del Sur y Norte de Foreland al hospital ú hospicio de Greenwich. La cofradía de Trinidad de Depford Strond, solia arrendar antes algunos faros de su inspeccion á particulares; pero no hallando su utilidad en seguir este sistema, parece que de pocos años á esta parte vuelve á administrarlos por sí. El último que tenia arrendado era el de Eddistone, y habiendo concluido el plazo acaba de encargarse de su administracion.

El autor concluye este artículo, diciendo, que son ciertamente considerables los gastos que el gobierno ingles y varios particulares han hecho y continuan haciendo, para la construccion y conservacion de los faros situados en las costas de Inglaterra, islas y bajos adyacentes; pero añade, que si fuese posible hacer un cálculo exacto del producto que ellos rinden anualmente por medio de los crecidos derechos exigidos, se veria sin duda alguna que despues de reembolsados todos los gastos, con mas el interes del capital inverti-

do, queda todavía á beneficio del gobierno y de los dueños particulares una suma anual de mucha consideracion: siendo los extranjeros los que contribuyen á esta renta en razon de uno á tres con respecto á los nacionales; cuando ninguna nacion es tan interesada como la misma Inglaterra en disminuir los riesgos de la navegacion de sus costas para mayor facilidad y seguridad de su comercio marítimo, en el cual consiste todo su poder y su riqueza.

ARTICULO III.

Ancorage.

Los derechos de *anchorage* son casi desconocidos en Inglaterra, donde jamas han pertenecido á la nacion, si no que son regalías especiales de algunos cuerpos ó municipalidades. El autor expresa los derechos que se cobran en Bristol, en Portsmouth y Falmouth; añadiendo que los de este último puerto pertenecen al duque de Leeds.

ARTICULO IV.

Cuarentena.

El autor manifiesta aqui que son varias las actas del parlamento, y órdenes del consejo privado del Rey, que se han publicado en el presente y los dos anteriores reinados, sobre establecer las reglas que deban observarse en las cuarentenas (1) con las embarcaciones procedentes de ciertos parages sospechosos de contagio; y que con el propio fin se han establecido igualmente, tanto sobre los buques,

(1) Para las naciones, como para los individuos, no puede haber negocio mas importante que el de la conservacion de la salud, de que pende su existencia física. Por consiguiente debe ser sumo el cuidado y extrema la vigilancia del gobierno sobre este artículo en los puertos de mar, porque es inminente el riesgo de que por ellos se introduzca en el reino la peste, que es la mayor de las calamidades, el mas terrible azote con que la cólera del cielo puede afligir á un pueblo. Si los ingleses velan pues sobre este punto con todo esmero, y emplean todo rigor, hacen muy bien, porque no hay diligencia que sobre á fin de prevenir tamaños riesgos con que siempre amagan los fraudes y astucias que emplea constantemente la codicia mercantil para acrecentar sus ganancias, sin escrupulizar en los medios, burlando las medidas precautorias de los gobiernos. Cuarentenas rigurosas, lazaretos bien dispuestos y otras providencias oportunas de una policia sanitaria, activa, enérgica y montada cual conviene, son los medios que pueden librar á la Europa de semejante desolacion. El comercio trae consigo estos riesgos; estos riesgos obligan á unas precauciones costosas; luego del comercio deben sacarse arbitrios suficientes á evitar los males que de él se temen. En España vivimos muy descuidados sobre este punto, ó usamos demasiadas contemplaciones.

como sobre los efectos y mercaderías que conduzcan, ciertos impuestos con el nombre de *derechos de cuarentena*. No correspondiendo al asunto de esta memoria el hablar de los recargos que sufren las mercaderías, el autor se ocupa solamente de los pertenecientes á las naves, de los casos y modos de exigirlos, y de algunas excepciones que suelen ó pueden hacerse: todo lo cual lo presenta resumido en once reglas generales sacadas de las actas del parlamento: siendo entre estas muy dignas de llamar la atención la VI y la XI, aquella por la particularidad de reservarse el Rey, con aviso y parecer de su consejo privado, la facultad de sujetar al pago de los derechos mas rigurosos ó mas subidos de cuarentena á las embarcaciones con quienes le pareciese conveniente usar de esta severidad y gravámen; y la otra por la circunstancia singularísima de dejar al solo arbitrio del ministro de hacienda ó de la tesorería, la facultad todavia mas extraña de aumentar ó disminuir conforme lo estimase conveniente, los derechos de cuarentena.

Por el examen ó analisis que de dichas reglas hace nuestro autor, resulta: 1.º que las naciones situadas en el Mediterráneo y costas de Africa, tienen que sufrir unos derechos exorbitantes, tanto por los buques, como por las mercaderías, frutos y efectos que conduzcan de aquellos paises: 2.º se nota tambien que no ha cesado ó no se ha extinguido en Inglaterra la antigua oposicion contra la Holanda, á la cual grava con un cierto derecho sobre todas manufacturas ó productos de Turquía ó Africa, que procedan de puertos holandeses, á pretexto de no haber en ellos establecimiento de lazaretos ó reglas de cuarentena: 3.º que la arbitrariedad é incertidumbre en que queda la imposicion de estos derechos, en virtud de las dos cláusulas ó reglas ya referidas, los hace mucho mas gravosos, y da á conocer que su verdadero objeto no es otro que el de recargar mas y mas la navegacion extranjerá, aliviando al mismo tiempo á la nacional: 4.º y finalmente que el derecho de 15 chelines por tonelada con que puede recargarse en Londres á un buque por la regla X (aun sin mediar aumento de impuestos, segun puede suceder por la VI) ascenderia en una nave de 300 toneladas á 24⁰ reales vellon, cantidad que agregada á los demas impuestos marítimos, le absorveria una gran parte del mas ventajoso flete de tiempo de paz.

Observa el autor al acabar este artículo, que á toda embarcacion que llega á Inglaterra procedente de España se le considera desde luego en estado de cuarentena, hasta tanto que los consignatarios obtengan un permiso ó licencia del consejo privado para quedar relevados de ella; cuya gracia se concede generalmente no habiendo

noticias de que en el país de la procedencia del buque reine alguna enfermedad contagiosa, y presentando antes la correspondiente carta de sanidad. Pero la tal licencia del consejo cuesta diez libras esterlinas, y las diligencias de pasarla luego por las oficinas de la aduana importan otras cinco; de modo que viene á resultar de aquí una nueva especie de contribucion ó gabela, autorizada nada menos que de 1500 reales vellon.

ARTICULO V.

Toneladas.

Segun el autor, hasta la célebre acta de navegacion de Carlos II, en el año de 1660, no se habia conocido en Inglaterra sobre las embarcaciones extranjeras el derecho llamado de tonelada. Entonces se impuso solamente á los buques franceses el de 5 chelines por tonelada, con esta cláusula: *mientras continúe cobrándose en Francia el derecho de 50 sueldos sobre los buques de los vasallos de S. M., y aun tres meses despues que se haya suprimido.* De donde debe inferirse que este impuesto cesaria cuando la Francia suprimió el que antes cobraba sobre las naves inglesas.

En 1685 volvió á establecerse un nuevo impuesto de los mismos 5 chelines por tonelada sobre las naves de construccion extranjera, que en contravencion de la citada acta hacian el comercio de cabotage que por ella estaba expresamente prohibido. Pero habiendo cesado las causas que lo motivaron, cesó igualmente el impuesto.

Para ocurrir á los gastos de la guerra que se movió en 1689 entre Inglaterra y Francia, se estableció en el año de 1694 otro exorbitante derecho desde 2 hasta 30 chelines por tonelada, en el modo y proporciones que demuestra el autor, el cual debió cesar con la guerra hácia principios de 1697, en virtud del tratado de Riswick.

Desde aquella época, dice el autor, que no sabe hubiese existido en Inglaterra otro derecho de toneladas, hasta que en 1797, por acta del parlamento, se impuso únicamente sobre los bastimentos de propiedad perteneciente á individuos de los Estados Unidos de América, el de 2 chelines por tonelada, por la misma razon que en 1660 se impuso á los franceses, esto es, para desquitarse del que los americanos habian impuesto sobre las embarcaciones inglesas.

En 1798 se impuso otra vez un nuevo derecho, bajo un título igualmente nuevo, á saber: *derecho de toneladas por convoy;* con la idea ó el pretexto de aplicar su producto al reembolso de los gas-

tos que ocasionaban al gobierno los convoyes con que protegía su navegacion durante la guerra en que estaba empeñado. Por consiguiente, este derecho debió dejar de cobrarse al firmarse los preliminares de la paz; pero no fue así, como suele por lo comun suceder con la mayor parte de las imposiciones temporarias, que empiezan por prorogarse y acaban por perpetuarse. El autor presenta una tabla de los casos y proporciones en que se habia de cobrar por punto general este derecho sobre todos los buques que entrasen ó saliesen con carga de los puertos de Inglaterra, observando con este motivo la política que siguen constantemente los ingleses, en mirar con la mayor consideracion y dispensar todo favor en las imposiciones marítimas á su navegacion de pesca y cabotage, principales fundamentos de su asombrosa marina.

Lejos de que el expresado derecho cesase al firmarse los preliminares de paz en Marzo de 1802, se ratificó y prorogó en el propio mes hasta las próximas sesiones del parlamento, mudándole el nombre de *derechos de toneladas por convoy*, en el de *Real derecho de toneladas*, y destinando su producto al aumento de las rentas públicas.

En las siguientes sesiones del parlamento se dió la acta de este, con fecha de 24 de Junio de 1803, haciendo permanente dicho impuesto, y aplicando su producto á la extincion de la deuda nacional; y por otra acta de 4 de Julio del propio año, es decir, diez dias despues, se duplicó el valor de este derecho de toneladas para durante la guerra, y con destino á los gastos de ella.

De todo lo dicho, resulta pues, que el primitivo establecimiento del derecho de toneladas en Inglaterra tuvo lugar en el año de 1660, limitado solamente á las naves francesas, por las razones que ya quedan dichas: que en 1685 se estableció otro derecho semejante sobre la naves extranjeras que se empleasen en el cabotage de aquel reino contra sus leyes: que en 1694 se impuso asimismo y por punto general, aunque temporalmente, otro derecho de toneladas sobre todas las embarcaciones extranjeras, con el fin de sostener con su producto la guerra que por entonces habia con Francia: que en 1797 se gravó particularmente á las naves de los Estados Unidos de América, con un tanto por tonelada en desquite ó compensacion del que ellos cobraban de las inglesas: que en 1798 se estableció un nuevo derecho general de esta clase con el título de *derecho de toneladas por convoy*, aplicado á los gastos del que se daba en favor de la seguridad de la navegacion británica durante la guerra de aquel tiempo: que en 1802 se mudó el título de este impuesto, dándole el de *Real derecho de toneladas*, para aumento de las rentas pú-

blicas : que en Junio de 1803 se declaró permanente este derecho, destinando su producto al pago de la deuda nacional : y finalmente, que en Julio del propio año se duplicó su importe durante la guerra que á la sazón habia , y para ocurrir á sus gastos. Ninguno de dichos objetos ó aplicaciones , que segun se ve , ha dado la Inglaterra á los productos del impuesto de toneladas , mira al beneficio comun de la navegacion , sino al particular de su isla ; y por consiguiente las naves extranjeras , como no comprendidas en la utilidad , tampoco deberian estarlo en el gravámen. Sácase pues de aqui , que este , como dice muy bien el autor , es uno de aquellos impuestos marítimos solo fundados en el principio del señorío ó dominio territorial, ó por mejor decir , en el abuso injusto de aquel poder ; el cual autoriza igualmente , y aun puede decirse que obliga á los demas Soberanos al desagravio y *reciprocacion* , exigiendo en sus respectivos dominios un derecho equivalente sobre todas las naves inglesas ; siguiendo en esto el ejemplo de lo que como se ha dicho practicó la Inglaterra en 1660 con la Francia , y con los Estados Unidos en 1797.

El autor extrae el pasage siguiente del escritor ingles *Marwel spirit of the Law* , proemio del artículo convoy : “ El acta comunmente llamada de convoy (acta 38 Jor. 3.º Cap. 76) está fundada sobre el principio mas justo de equidad y reciprocidad. Habiendo sido protegida largo tiempo la propiedad comercial de este pais por los bajeles de guerra de S. M. , y habiendo los comerciantes acumulado su riqueza en consecuencia de semejante proteccion , era muy justo , particularmente habiendo crecido el comercio de este pais hasta el mas alto grado , que esta proteccion y seguridad fuese pagada por un derecho sobre las importaciones y exportaciones.” Razonamiento exactísimo , dice nuestro autor , si este derecho no tuviese relacion con las naves extranjeras. Añade por último , que el tal impuesto de toneladas de convoy , no solo era cobrable sobre los buques , mas tambien sobre varios frutos y efectos de que se hace mencion en dicha acta , y se pueden ver en los aranceles de las aduanas de Inglaterra de aquel año.

ARTICULO VI.

Derechos de la cofradía de la Santísima Trinidad de Deptford Strond.

Esta congregacion , segun el autor , fue fundada en el año de 1515 en virtud de una carta de privilegio que concedió Henri-

que VIII al mastter ó gefe, cuatro guardianes, ocho asistentes y diez y ocho hermanos mayores que debian gobernarla. Su título, conforme al citado privilegio, es este: *hermandad de la gloriosísima é indubitable Trinidad y de San Clemente, en la parroquia de Deptford Strond*, que es un pueblecito situado en la orilla meridional del Támesis, condado de Kent, á cuatro millas de Londres.

El objeto de este establecimiento, segun de su misma carta de privilegio aparece, fue el buen gobierno y aumento de la marina mercante de Inglaterra, y el socorro y alivio de los marineros pobres, sus viudas y huérfanos. Goza de facultades muy extensas, pues interviene no solo en los intereses de la marina de comercio, sino aun tambien en ciertas cosas de la de guerra: examina los pilotos de ambas, asi como los jóvenes que estudian en el hospicio de Cristo de Londres: nombra los prácticos del rio Támesis: concede á los marineros pobres los permisos para poder barquear en él: cuida de su conservacion y limpieza: está tambien encargada del establecimiento de vigías y faros; de balizar los bajos ó escollos; y finalmente, corre con la administracion de estos ramos y la del hospicio de Deptford Strond, y cobranza de los respectivos derechos que los buques mercantes deben pagar por cada uno de estos objetos, incluso tambien el de lastre y anclage.

Dice el autor que esta hermandad ó cofradía de la Trinidad no ha publicado hasta ahora arancel alguno en que se expresen los diversos derechos que percibe, á excepcion de los dos últimos que constan en las actas públicas; siendo tal el misterio que observa en los demas impuestos, y especialmente en el de luces ó faros, que todas las tentativas practicadas por el mismo para satisfacer su curiosidad en la averiguacion de este punto han sido vanas. Las únicas positivas noticias que logró adquirir acerca de esta singular y misteriosa cofradía son las que se contienen en la *charter* ó carta de privilegio de su fundacion, que forma un librete pequeño y bastante raro en el dia, el cual comprende solo la dicha carta de Henrique VIII; la acta de la Reina Elisabet ó Isabel ratificando sus privilegios; otra de la misma Reina concediéndole el derecho del lastre ó *lastage* del Támesis, y los de *boyage* y *muellage* ó anclage, que antes de la fundacion de la cofradía parece correspondian al gran almirante de Inglaterra, quien los renunció con otras regalías de su empleo á favor de la corona; otra acta de Carlos II restituyendo á la hermandad el derecho de *lastage*, esto es, de lastrar y deslastrar, que por gracia especial del Rey habia pasado á un coronel llamado por apellido Carlos; y por último, otra acta de Jacobo II ratificando las anteriores.

Como desde aquellos tiempos se han aumentado muchos faros, balisas y otras marcas de mar, y se han hecho varias obras hidráulicas en el rio Támesis, se han aumentado tambien de consiguiente los derechos. Los verdaderamente llamados de la cofradía de la Trinidad, esto es, de *boyage* ó de *boyas*, y *marcas de mar*, solo se exigen á las naves extranjeras; y segun resulta de un gran número de recibos que ha tenido presentes el autor, deduce que llegan estos impuestos á cuatro dineros ó peniques por tonelada en cada viage.

A medida que la prosperidad del comercio ha ido aumentando la poblacion y riqueza de algunos otros puertos de mar de Inglaterra, como Bristol, Liverpool, Hull &c., ha sido necesario crear otras hermandades de Trinidad en cada uno de ellos; y aunque estas no tienen las mismas facultades que la de Deptford Strond, por ser la principal del reino, entienden sin embargo en la direccion y administracion de los propios ramos que aquella en los límites de su respectivo distrito.

La cofradía de Trinidad de Deptford Strond es en la actualidad dependiente de la de Londres, por haberse trasladado con todos los archivos y oficinas á la famosa casa que ha edificado alli; de modo que solamente queda ya en Deptford el antiguo hospicio que mantiene un gran número de marineros inválidos, sus viudas y huérfanos, dando á estos últimos una educacion propia para que sigan la carrera de sus padres.

Para los empleos que debe haber en esta cofradía ó congregacion de la Santísima Trinidad, segun al principio dijimos, se nombran á los capitanes de las diversas carreras de la marina mercante, á excepcion del *master* ó gefe, que suele ser algun almirante ú otro personage del ministerio. Hay ademas en la cofradía un gran número de hermanos menores, que regularmente son gente de mar; pero no tienen voz activa ni pasiva en el gobierno de ella.

ARTICULO VII.

Derecho de lastre.

Es un derecho que todos los bastimentos pagan á la cofradía de la Trinidad por cada tonelada de 200 quintales de lastre que reciben en los puertos de Inglaterra, y lo mismo por extraerlo de abordó; lo que no puede hacerse sin el permiso de dicha hermandad. Su importe es para los buques nacionales de 12 y 15 dineros, siendo de lastre sucio, y de 24 y 30 siendo limpio y seco; los extranjeros pagan 19 dineros en el primer caso, y 38 en el segundo. Añá-

danse á esto los gastos de conduccion , con los que sube cada tonelada á dos chilines , y lo que cuesta el permiso , que equivale á una tonelada mas , porque alli no se desperdicia ripio , ni se malogra ocasion de sacar dinero.

ARTICULO VIII.

Derechos de puertos y muelles.

En virtud de actas del parlamento hay establecidos ciertos impuestos locales sobre la navegacion , con destino á la construccion , mejora y reparo de varios puertos y muelles con lo que rindan sus productos. Las embarcaciones que van á Londres deben pagar tres dineros por tonelada á la entrada , y otros tantos á la salida ; y lo mismo las que pasan ó fondean en las Dunas.

Sin embargo de que estos derechos estan impuestos con la calidad de provisionales ó temporarios , mientras se hacen fondos suficientes para la ejecucion ó reparo de las obras hidráulicas de los puertos á que se destinan sus productos , deben mirarse como permanentes por cuanto lo son tambien alli los temporales de los inviernos , que causan siempre daños considerables , los cuales exigen continuas reparaciones. Pero en un pais como Inglaterra , donde hay una concurrencia tan asombrosa de buques extranjeros , no es á la verdad muy dificil hacer puertos y muelles pudiendo sacar dinero de un modo tan facil. Hay asimismo , ademas de los expresados , otros varios tenues derechos bajo distintos nombres en favor de las municipalidades , gobernadores ó corporaciones de otros diferentes puertos , de los que aqui no se hace mencion , ya por ser locales , ya por su pequenez.

ARTICULO IX.

Derechos del puerto de Londres.

Con el objeto de mejorar el puerto de Londres se proyectó abrir un canal navegable que atravesase la isla de los Perros , que está en el Támesis , construyendo unos diques ó dársenas , que llaman de las Indias occidentales por razon de ser destinadas para las naves de aquel tráfico. Esta suntuosa obra , que ademas de proveer á la seguridad de los buques , tiene almacenes para depositar con toda comodidad sus efectos , requeria para costearse un caudal considerable , y al efecto se acudió al medio de suscripcion , formándose una compañía autorizada por una acta del parlamento en julio

de 1799 para reunir una suma de un millon y cien mil libras esterlinas; y á fin de asegurar su reembolso se estableció á favor de los accionistas un impuesto particular, que consiste en seis chelines por tonelada sobre todas las naves que se sirvan de estas dársenas, con mas otro cierto derecho á que estan sujetos todos los frutos coloniales que se depositasen en sus almacenes.

El derecho del puerto de Londres, que separadamente del impuesto de las dársenas pertenece al Rey, se empezó á cobrar en 1.º de agosto de 1799; y segun la referida acta deberá cesar cuando se haya juntado un fondo suficiente para los objetos á que está destinado, y otros que indica; y segun ellos debe mirarse como un derecho permanente. El autor explica el modo en que se entiende la exaccion de este derecho en razon de las cinco diferentes clases en que estan repartidos los buques: dándose por exceptuados los de guerra; los mercantes empleados en el tráfico costanero de Inglaterra, cuyo porte no exceda de 45 toneladas; los costaneros del comercio de trigo, cuya carga consista principalmente en este grano; los pescadores; los que se emplean en conducir pasajeros, y todos los barcos menores que navegan en el Támesis entre el puente de Londres y Gravesend.

Ademas de este derecho que cobra la aduana al tiempo del despacho de las embarcaciones, hay otro por el paso del canal de que se habló al principio, y es en la forma que tambien manifiesta el autor; añadiendo que los referidos derechos del puerto de Londres se duplicaron en el año de 1803 en términos que un buque de 200 toneladas procedente ó saliente para los puertos de España fuera del Mediterráneo, que antes pagaba libras 3, 6, 8 por cada viage, tiene que pagar ahora libras esterlinas 6, 13, 4; suma exorbitante, dice, considerada la naturaleza de los derechos locales de un puerto.

ARTICULO X.

Derechos de la dársena de Londres.

Una de las obras públicas, dice el autor, que mas honor hacen al espíritu emprendedor del comercio de Londres es la magnífica dársena de su nombre, que se proyectó ejecutar con fondos levantados por suscripcion, al modo que se hizo para la ejecucion de las otras dársenas llamadas de las *Indias occidentales*, de que se ha hecho mencion en el párrafo antecedente. Consiste esta en un cuadrilongo perfecto, cuyo lado mayor es de 1262 pies ingleses, y el menor de 690, con una capacidad suficiente para 200 naves de á 300

toneladas, que esten á flote y con anchura y desahogo tal que les permita hacer la ciaboga para mudar de posicion. En su proximidad se halla otra dársena menor, que llaman dique de *Shawell*, en que caben 50 buques, el cual aun no estaba concluido en la fecha en que se escribia esta memoria. Hay ademas otros tres diques mas pequeños á la entrada del Támesis, donde pueden acomodarse un gran número de barcos chicos.

Para la ejecucion de esta grandiosa empresa se formó una compañía de particulares compuesta de un presidente, un vicepresidente, un tesorero, veinte y dos directores y un secretario, los cuales autorizados por una acta del parlamento empezaron la excavacion en el territorio llamado de *Wapping*; y habiendo colocado la piedra fundamental á la orilla del Támesis el 26 de junio de 1802, estaban cerca de rematar esta grande obra en menos de cinco años. El capital de esta compañía es de 1.200,000 libras esterlinas, ó seis millones de pesos fuertes, y ha correspondido tan bien el éxito á las esperanzas de los interesados, que las acciones han llegado á venderse á 16 por 100 de beneficio.

La compañía corre con el gobierno, policia y economía de la dársena y de sus vastos almacenes y máquinas, así como con la carga y descarga de las embarcaciones, en cuyo trabajo mantiene un gran número de operarios. Cobra un cierto derecho sobre todos los efectos que se depositan en sus almacenes, y ademas un tanto por tonelada de los buques que entran en la dársena, con arreglo á su division en las seis clases que especifica el autor, sin que haya distincion para el cobro de este derecho entre los buques nacionales y extranjeros, porque como propiedad que es esta de particulares, nada tiene el gobierno que ver en ello. Para inteligencia de los derechos señalados se debe advertir que segun la acta del parlamento ya referida, se concede por regla general á toda embarcacion que entra en la dársena el término preciso de seis semanas para su descarga y carga, y que en las primeras dos semanas que se exceda de este plazo ha de pagar de mas un fardin (que viene á ser un ochavo de nuestra moneda) por tonelada, y de ahí en adelante medio penique mas por tonelada en cada semana que durase la demora. El autor se expresa en estos términos: "si se considera la seguridad con que estan en este dique las embarcaciones de comercio, el auxilio que reciben del guarda-dique en sus cargas y descargas, y las otras comodidades que disfrutan, ahorrándose un gasto considerable en cables &c., se hallará que los derechos especificados son sumamente moderados."

Bristol, Liverpool, Hull y casi la mayor parte de los puertos

principales de Inglaterra tienen tambien una ó mas dársenas semejantes y proporcionadas al número de embarcaciones que reciben, cuyos derechos son casi los mismos. De esta suerte los ingleses han asegurado la navegacion de los riesgos de puerto, que á mi entender (dice el autor) son aun mayores en cierto modo que los de alta mar, haciendo estos puertos artificiales sin comparacion alguna mas seguros y cómodos que los mejores que tenemos nosotros, puesto que las naves estan fuera de todo peligro, y en disposicion de cargar y descargar con mas economía y brevedad.

ARTICULO XI.

Derecho de arqueo.

El arqueo es la medida de la capacidad de un buque, calculada por sus dimensiones principales, cuyo conocimiento es preciso para el pago de los derechos que se exigen sobre un tanto por tonelada, y con este fin hay en los puertos de Inglaterra un medidor ó arqueador puesto por el Rey, que ejerce su oficio con arreglo á lo determinado por las leyes del reino, y al cual se le paga generalmente una guinea, que por derecho le corresponde; y es de cuenta del capitan ó propietario de la nave. Esto es lo que el autor llama pues *derecho de arqueo*.

El modo de arquear que se practica conforme á lo dispuesto por varias actas del parlamento, lo explica ó da traducido el autor en estos términos: „El método siguiente se observará en el modo de calcular el porte de las embarcaciones cuando estuviesen á flote. Un hilo terminado por un plomo se echará desde la popa del navío hasta la altura de la marca de calacion última. Se medirá la distancia en que se aparta el hilo de la marca situada en el codaste, y deduciendo esta distancia con mas tres pulgadas por cada pie de agua que cale el navío desde la última marca hasta la quilla por el lanzamiento de popa, y tres quintos de su manga por el lanzamiento de proa de la eslóra, el remanente será el largo del navío, ó lo que se llama quilla limpia para hallar las toneladas. La manga se tomará de fuera á fuera en lo mas ancho del navío por medio de dos hilos que se dejarán caer perpendicularmente desde la cubierta hasta las cintas del navío, midiendo la distancia entre uno y otro. Despues de tomadas estas medidas se multiplicará el largo de la quilla limpia por la manga, y su producto por media manga, el que dividido por 94, el cociente será exactamente el número de toneladas del navío.” Y luego añade el autor. „Este modo de arquear ó de medir es

sumamente incierto, por cuanto no se tiene presente para calcular las toneladas, un elemento tan necesario como lo es el puntal ó altura del navío, y es por esto que todo buque ingles carga muchas mas toneladas de las que contiene su registro, porque se construyen á propósito para medir menos de este modo; de poca quilla, con los costados aparedados, y mucho mas puntual que los de otras naciones, lo que los hace imperfectos en cierta manera." Aplica el autor muy oportunamente á este propósito el pasage siguiente, diciendo así: "Hace algunos años que el derecho de ventanas en las casas de Inglaterra se pagaba por su número, sin atender á su tamaño, lo que ocasionó la monstruosidad que se nota en esta parte en los edificios particulares, en los que se ven ventanas que cogen casi todo el frente de ellos; pero habiéndose arreglado despues en el ministerio de Adigton este derecho por el tamaño de ellas: ó el número de pies cuadrados que tenían de luz, han vuelto otra vez á su tamaño natural en los edificios nuevos. Tal vez si se adoptase otro modo mas exacto de arquear las embarcaciones, sucederia lo mismo con ellas por lo que respecta á sus proporciones de quilla, mangas y puntal."

ARTICULO XII.

Derechos y emolumentos de las aduanas de Inglaterra en la admision y despacho de las embarcaciones.

Dice el autor que entre estos derechos y emolumentos que se pagan en Inglaterra á los oficiales de las aduanas, hay algunos que se hallan autorizados por reglamentos particulares; pero que otros lo estaban solo por la costumbre, hasta que los abusos que con el tiempo llegaron á introducirse en su exaccion no pudieron menos de llamar la atencion del gobierno, el cual para reformarlos estableció para la aduana de Lóndres la tarifa que copia y consta de doce partidas que suman en libras esterlinas, 16, 17, 3, siendo lo peor que hay en esto el que lo mismo se cobra de las embarcaciones pequeñas que de las grandes; de que resulta una notable desigualdad contra aquellas, para las cuales se hacen estos derechos mucho mas onerosos, por ser las que menos pueden pagarlos en razon de sus menores utilidades. Las embarcaciones inglesas, añade, lejos de estar exceptuadas de su pago, contribuyen algo mas que las extrangeras, por cuanto las aduanas exigen de sus capitanes mas formalidades, por razon de correr con la matriculacion, enrolamiento de equipages y entrega de los documentos necesarios para navegar con arreglo á leyes marítimas de Inglaterra.

Conclusion.

Conforme á la demostracion hecha en los doce referidos artículos de los derechos que las embarcaciones extranjeras de comercio pagan en Inglaterra, se ve que se hallan mucho mas gravadas que las nacionales, y con especialidad las pequeñas, que son las que concurren en mayor número, y que por sus limitados fletes reciben mayor perjuicio. Para hacer todavía mas palpable esta verdad, el autor presenta cuatro cuentas figuradas: las dos primeras son relativas á los gastos que comparativamente causarían en Lóndres, conduciendo su cargamento desde el puerto de Cádiz una embarcacion española de cien toneladas, y otra inglesa del mismo porte; y la tercera y cuarta presentan una razon semejante con referencia á otros dos buques de trescientas toneladas de las propias circunstancias, y en viage de igual naturaleza. El primer resultado es que la embarcacion española de cien toneladas habria de pagar 11.122 reales y 31 maravedís vellon, y la inglesa del mismo porte solo 9765 rs. y 22 mrs. De modo que al español le tocarían 111 rs. con 7 mrs. por tonelada (1), y al inglés 97 con 22: lo que quiere decir que la bandera española tendria contra sí en este caso un aumento de gravamen de 13 rs. y 19 mrs. por tonelada. Por el segundo resultado se acredita que la nave española de trescientas toneladas habria de pagar en Lóndres 24.766 rs. y 8 mrs. por el importe de sus derechos, y que la inglesa del mismo porte no pagaria mas que 16.151 rs. y 22 mrs., tocándole á la nave española 82 rs y 18 mrs. por tonelada, y á la inglesa 53 y 28, y de consiguiente nuestra bandera vendria á tener un recargo de 28 rs. y 24 mrs. por tonelada sobre lo que pagase la otra.

El autor hace con este motivo juiciosas observaciones. Se admira en primer lugar de que á vista de tan enormes como desiguales impuestos haya embarcaciones extranjeras que se atrevan á ir á Inglaterra en tiempo de paz, particularmente de los puertos de Levante, pues si al consejo privado se le antojase declararlas en estado de cuarentena, tendrian que pagar otros 80 rs. por tonelada sobre todos los demas derechos mencionados; de suerte que á una nave española de trescientas toneladas se le exigirían en este caso 48.760 rs. y 8 mrs., que es casi la mitad del mejor flete en tiempo de paz. » A pesar, dice, de que este sistema de gravar la navegacion extran-

(1) Entiéndase que esto es suponiendo el cambio á cien reales de vellon por cada libra esterlina.

gera con unos impuestos tan grandes, parece tiende á beneficiar la nacional, como efectivamente sucede, no por eso deja de ser por otra parte perjudicial á la misma Inglaterra, puesto que debe necesariamente encarecer los fletes, y de consiguiente las materias primeras que recibe para sus fábricas en buques y de países extranjeros, pues la carestía de los fletes, segun un escritor de primera nota, afecta todos los ramos de comercio de un pais, de que resulta el que sus efectos, sobrecargados por este medio, no puedan concurrir con otros menos sobrecargados en un mismo mercado. Tal vez las circunstancias políticas en que se ha visto la Europa durante el último siglo, y la preponderancia marítima que por razon de ellas ha adquirido la Inglaterra, han hecho menos sensible el mal que con el tiempo deben causar estas imposiciones á su industria y comercio, y aun á su propia navegacion, si las demas naciones tratan, como es verosimil, de abrir los ojos, y poner diques á semejantes abusos, haciendo pagar á sus buques en los respectivos puertos iguales gabelas (1). A este propósito censura el autor, calificando de exorbitantes los que se establecieron en principios del año de 1807 en dicha Real cédula sobre la ereccion del almirantazgo, dando el último golpe de gracia á nuestra marina mercante, y por lo mismo dice que seria de desear que se redima cuanto antes á nuestra navegacion particular de tan funestas vejaciones, y de las trabas que sufre por falta de un código sabia y equitativamente dispuesto; por cuyo medio se procurase tambien librarnos de los onerosos derechos con que

(1) El artículo 48 de la real cédula de 27 de febrero de 1807 sobre la formacion del consejo de almirantazgo dice á la letra lo siguiente: "Las embarcaciones extranjeras contribuirán en los puertos de España é islas adyacentes iguales cantidades á las que en los puertos de las potencias á quienes pertenezcan se exigieren con cualesquiera titulos, motivos u objetos á la embarcaciones españolas; y esta misma reciprocidad se observará siempre en lo sucesivo: de modo que la contribucion subirá ó bajará respectivamente á medida que cada una de las potencias de donde sean los buques la suban ó bajen para los de España."

No hay duda que este es un principio racional y justo; pero al mismo tiempo seria menester que el producto de tales derechos, ó la parte de ellos necesaria, se invirtiese en la oportuna reparacion y construccion de muelles, limpia de fondos, colocacion de balizas y marcas, arreglo de lazaretos de cuarentena, y establecimiento y buen servicio de faros en ciertos puertos y otros puntos interesantes de la costa que lo exijan, como por ejemplo, en el estrecho de Gibraltar, donde debieran ponerse tres, en esta forma: uno sobre cabo Trafalgar, otro en Tarifa, y otro en la punta ó extremo mas avanzado de Ceuta, porque en esta angostura, que da comunicacion á los mares Océano y Mediterráneo, y que es un paso tan frecuentado, y tan critico y arriesgado en ciertas circunstancias, seria de grande auxilio á los navegantes el tener un punto de marcacion segura por medio de los faros situados en ambas entradas para los que van de poniente á levante, ó al contrario; y otro al centro del estrecho, que les diese á conocer su posicion; lo que seria muy conveniente en particular á toda embarcacion que en noche obscura bordease con viento contrario para pasar al Mediterráneo.

se grava á nuestros buques en los puertos del Norte, que de este modo han conseguido desterrar de ellos la bandera española, mientras sus naves estan haciendo el cabotage en nuestras propias costas (1), con extremo dolor de cuantos buenos patricios conocen las fatales consecuencias que hasta aqui ha producido y sigue produciendo al Estado tan nociva tolerancia.

APÉNDICE.

Naufragios y salvamentos.

El autor manifiesta que aunque no correspondan al objeto principal de su escrito el abrazar ó comprender en él estos puntos, no puede resolverse á omitirlos, siendo tan frecuentes tales desgracias en las costas de Inglaterra, y de tanta utilidad para nuestros comerciantes el tener alguna idea de las leyes y usos que sobre esta materia rigen en aquel pais. Es un principio de derecho público y na-

(1) Este es á la verdad un asunto digno, dignísimo, de la mayor atencion del gobierno, y en el cual se requieren medidas proporcionadas á su importancia. Con este motivo nos ha parecido conveniente trasladar aqui lo que el baron de Sainte Croix dice en sus observaciones sobre la acta de navegacion de la Inglaterra. El articulo 6.º de esta se halla concebido en estos términos.

No se permitirá á ningun extrangero que no esté naturalizado el cargar y trasportar en su buque ninguna clase de mercaderías desde un puerto de Irlanda ó de Inglaterra á otro cualquiera de los dominios de S. M. bajo las mismas penas de embargo y confiscacion.

Se trata aqui del comercio de entre puertos, que se llama de cabotage, el cual, despues de las grandes pesquerías, es el mejor plantel y escuela de la gente de mar; y aun tiene la ventaja de que es menos destructivo para esta útil clase de hombres, cuya poblacion favorece. Se nota tambien que los que quieren dedicarse á esta profesion suelen comenzar por hacer viages cortos, que los alejen poco de sus casas; y que á medida que estos se repiten con mas frecuencia, crece en los jóvenes su inclinacion al oficio, y al cabo ya lo abrazan del todo, y no saben dejarlo.

Los holandeses, por su proporcion de mantener y facilitar á menos costa estas comunicaciones marítimas de la Gran-Bretaña, ó de entorpecerlas segun sus intereses, se habrian hecho dueños del comercio de este reino, y á sus expensas habrian mantenido un prodigioso número de marineros, si el acta de navegacion inglesa no hubiese prohibido el cabotage á este pueblo ecónomo y activo, para quien es en cierto modo su primer alimento y su mas seguro recurso. Puede juzgarse de las utilidades que habria sacado de las costas de Inglaterra por solo el articulo del carbon de piedra, cuyo trasporte ocupa 1500 barcos con 80 marineros. *Tres puertos de los mas vecinos á sus principales minas, dice el caballero Nickolls, que son Witheharen, Newcastle y Swrnzey, en Gales, son los almacenes de donde se surten la Inglaterra y la Irlanda. Newcastle provee á toda la costa oriental hasta Portsmouth; Swanzey la costa occidental hasta Duroushire y sus cercanías; Witheharen abastece á la Irlanda. Este solo ramo de comercio no emplea menos de 1500 barcos de 100 á 200 toneladas, y mantiene un cuerpo de la mejor marinería, que en las urgencias ofrece un recurso pronto y seguro. De solo el Tamesis se distribuye el carbon necesario para Londres y nueve provincias, y á proporcion sucede lo mismo en los otros rios que van al*

val, que todo aquel que contribuye á salvar un buque y su carga de los riesgos de naufragio, incendio ó enemigos, debe ser remunerado competentemente por el dueño de la nave á cuyo favor hubiere hecho este servicio, y en esto se funda el derecho ó exaccion á título de *salvamento*, que los franceses llamaron *salvage* ó *sauvelage*.

El autor de la memoria nos da pues á conocer en este apéndice lo que las leyes inglesas establecen acerca del particular, y cuya noticia puede á la verdad ser muy interesante para los propietarios y capitanes de las naves de comercio que naveguen en aquellos mares. Lo principal de dichas disposiciones viene á reducirse, segun dice, á que en caso de haber naufragado un buque, ó estar en peligro de ello, las autoridades mas cercanas al lugar del acontecimiento, deben prestar su auxilio, requiriendo á las gentes de mar y tierra para que acudan con presteza á dicho intento, conforme á las circunstancias del suceso, y medios con que se pueda ocurrir á evitarlo en todo ó en parte: bajo la seguridad de que todos los que hubiesen tenido parte en el salvamento de la nave ó su carga, serán remunerados dentro del preciso término de treinta dias con un *premio razonable*, que pagarán el dueño, capitan ó consignatario de la nave y efectos, ó que de lo contrario quedará todo embargado por los oficiales de las aduanas hasta que se hayan pagado los gastos, ó se diesen fianzas seguras para ello &c. &c. El autor añade que aunque los abusos sobre los excesivos gastos de salvamento son tan comunes en Inglaterra y tan repugnantes (1), no hay en cierto modo razon para

mar. No se han abierto otras minas mas próximas á Londres para no perjudicar á este ramo de comercio marítimo, escuela de marineros y de la marina inglesa, que es el verdadero antemural y la gloria de la nacion. Tanta riqueza como la que sale de estas minas ha hecho que se las dé el nombre de las Indias negras. El caballero Nickolls refiere en una nota que uniendo á dicho artículo el de otros trasportes, se halla por un cálculo moderado que la Inglaterra mantiene solo en la navegacion del cabotage de sus costas mas de 1000 marineros.

Lejos de condenar ni mirar como injusto este artículo concerniente al cabotage, no podemos menos de aplaudirlo sumamente, porque á los vasallos de cada Estado es á quienes debe naturalmente corresponder todo el producto de una navegacion cuyo objeto es mantener la comunicacion ordinaria, y continuar entre sus provincias marítimas, llevando el sobrante de unas para cubrir lo que falta en otras. No dudaremos pues en afirmar que toda nacion que no adoptase en esta parte el sistema de la Inglaterra se hallará muy en breve desprovista de marineros, y dejará yerma sus costas."

(1) En la ordenanza de la marina española, título de la policia de los puertos, está mandado que se hayan de tener siempre de prevencion lanchas, anclas, cables y aparejos con que dar prontos y eficaces socorros á cualquiera nave nacional ó extranjera que se hallase en el caso de necesitarlos. Se detallan con la mayor individualidad todas las circunstancias relativas al desempeño de esta empresa, y establece el modelo del arancel que deberá fijarse sobre pago de auxilios, segun las distancias, dias &c., y la asignacion de lo que se ha de abonar á cada lancha con sus pertrechos, á cada patron y á cada marinero. Por este medio, no solo puede lograrse mayor puntualidad

que ningun extranjero pueda quejarse, respecto á que los buques nacionales estan tambien sujetos á las propias leyes.

El derecho ó contribucion de *salvamento* en naufragio es como se ha visto indefinido; mas no sucede asi respecto á lo que se recobra por represa hecha sobre los enemigos, pues en estos casos manda la ley que del bajel y efectos que despues de apresados por los enemigos se represase de ellos en *cualquier tiempo*, se haya de pagar á los apresadores la octava parte, siendo bajeles de la marina real, ó la sexta siendo corsarios, mediante sentencia, y previo decreto del tribunal de justicia del almirantazgo.

§. III.

VARIAS NOTICIAS CURIOSAS SOBRE NAVEGACION.

Observaciones acerca de la aguja náutica ó de marear.

De la variacion.

Se llama *variacion de la aguja* al ángulo que forma el meridiano magnético con el verdadero, ó sea lo que aquel se aparta al E. ú O. de este. El primero que parece conoció la variacion de la aguja fue Cristobal Colon en su primer viage, como se ve en la coleccion de viages y descubrimientos del señor de Navarrete en el tomo I, página 9, prescindiendo del manuscrito en latin de la librería de la universidad de Leyden sobre la piedra iman, escrito en 8

y mejor orden en los socorros y faenas del salvamento, como que todo debe estar prevenido de antemano, sino que tampoco pueden tener lugar los abusos y estafas que indica el autor de esta memoria.

No cabe á la verdad accion mas recomendable que la de socorrer á los miserables navegantes en el conflicto de un naufragio en que se miran expuestos á ser victimas de la furia del mar; y es tan justo como necesario que se recompensen los dispendios, las fatigas y los riesgos de los socorredores á costa de los socorridos, en la forma y equitativa proporcion que lo tenga instituido la ley. Pero sería inhumanidad detestable el que aprovechándose la codicia de estas ocasiones aumentase todavía la afliccion de los náufragos con tiranizarlos, usurpándoles malamente sus bienes. Por esta razon los gobiernos que tengan costas de mar deberian mirar este punto como uno de los que merecen su principal atencion y vigilancia, pues por desgracia no faltan ejemplares en todas partes de que los miseros navegantes, lejos de hallar en tales lances la compasiva caridad que deberian esperar de sus semejantes, han sido antes bien robados y sacrificados por ellos; que tanto puede en los hombres el deseo de enriquecerse. Baste saber en prueba de esto que en Inglaterra se siguió en el año de 1803 una causa criminal contra ciertas gentes que encendian luces en algunos puntos peligrosos de la costa, á fin de enganar á los navegantes, y que por consecuencia de su error viniesen á naufragar en aquellos parages para aprovecharse entonces de los despojos de la nave, dinero, alhajas y efectos que pudiesen sacar, y hacer su fortuna á costa de la desgracia agena ocasionada por uno de los ardides mas inicuos de que sea capaz la malicia humana.

de agosto de 1269 por un tal Pedro Adsiger, en el cual se trata de la variacion ó declinacion de la aguja (cuyos fenómenos no eran aun conocidos en la navegacion); y dicho manuscrito traducido, Mr. Cavallo ha impreso la principal parte en el suplemento de su tratado sobre el magnetismo. El que despues primeramente dió tambien reglas para hallar la variacion fue Martin Cortes en su breve compendio de la esfera y del arte de navegar, impreso en Sevilla el año de 1551, en cuyo tiempo, y aun mucho despues, no se consideró que esta era variable, hasta que en 1635 el ingles Henry Gillebrand, profesor de astronomía en Gresham (1), manifestó que la variacion de la aguja no era fija, estable ó constante en un mismo lugar, sino que variaba, fundándose en las observaciones hechas en Londres por Borroughs, Gunter (autor de la escala náutica que lleva su nombre), y por el propio Gillebrand. En el dia es una cosa bien sabida por diversas observaciones hechas en Londres, St. Petersburgo, Santa Elena y otros lugares, que la aguja magnética tiene una variacion diaria y otra anual (2). La primera empieza cerca de las ocho de la mañana inclinándose para el O. hasta cosa de las dos de la tarde, que llega á su máximo occidental, desde donde gradualmente vuelve á retroceder para el E. hasta las ocho ó las nueve de la noche, en que pára su movimiento hácia el E., y se mantiene parada ó estacionaria hasta la mañana inmediata á la hora expresada; de modo que la aguja magnética en su estado regular se halla constantemente sujeta á las dos variaciones diaria y anual, y ademas á una aberracion procedida del estado de la atmósfera, ya sea de humedad, sequedad, electricidad, ó de particular atraccion local, y de la cual hablaremos en adelante, mas bien con el objeto de promover su indagacion que de satisfacerla.

Segun las observaciones hechas por el coronel Mark Beaufoy como á diez millas NO. de Londres (en Stanmore) en marzo de 1818, 1819 y 1820 por la mañana, medio dia y tarde, resulta de ellas la variacion diaria siguiente (3):

	1818.	1819.	1820.
Marzo... { Mañana.....	24° 33' 18''	24° 33' 18''	24° 30' 47''
{ Medio dia.....	24 41 37	24 41 42	24 39 33
{ Tarde.....	24 33 47	24 35 17	24 33 45

(1) Enciclopedia Británica. Art. Variation.

(2) Memoir descriptive and explanatory to accompany the new chart of the Atlantic Ocean, Appendix núm. 7, pág. 273. By J. Purdy, Edit. 1826.

(3) Véase la citada memoria de Purdy, y el Diccionario universal de marina ingles. Pág. 591, Edit. 1815.

La variacion media en el mes de setiembre del propio año de 820, observado por el mismo coronel Beaufoy, fue por la mañana $24^{\circ} 31' 16''$, al medio dia $24^{\circ} 40' 29''$, y por la tarde $24^{\circ} 32' 59''$. En el viage del capitan Parry en el año de 827 (de este intrépido é infatigable explorador de los mares árticos), parece que la variacion diaria no guarda (al menos en todas partes) los mismos periodos, pues hablando de las observaciones hechas en la costa N. de Spitzbergen, en Hecla Cove, por la latitud de $79^{\circ} 55' 08''$ N., y longitud E. de Greenwich $16^{\circ} 53' 40''$, dice: "Se verá tambien, mirando estas observaciones, que la cantidad de la variacion diaria fue generalmente cerca de $1^{\circ} 32'$, variando desde $2^{\circ} 48'$ á $0^{\circ} 52'$; y del promedio de todas las observaciones (hechas hora por hora en las veinte y cuatro del dia) la máxima variacion al E. ocurrió cerca de las cuatro y media de la mañana, y la máxima occidental cerca de las cinco de la tarde (2)."

La variacion anual ha estado decreciendo por varios años pasados en el Canadá y partes septentrionales de los Estados-Unidos de América; pero en las Antillas no se conoce que haya habido un sensible cambio ó alteracion en ella hace ya largo tiempo; mas en Europa parece que la variacion anual ha llegado á su máximo occidental, y que al presente decrece ya, pues segun las observaciones del citado señor de Beaufoy, la máxima variacion occidental aparece que ocurrió sobre el mes de marzo de 1819; y añade que segun el registro de variaciones, en 1657 la variacion era nula, pues que la aguja señalaba el N. verdadero, y de consiguiente que la variacion occidental fue aumentando para el O. por el espacio de 162 años, y que al presente ya es retrógrada y vuelve para el E., cuyo límite no está determinado, respecto á que las observaciones de la variacion de la aguja que ha hallado no pasan del año de 1580, en el cual la variacion era de $11^{\circ} 15'$ E. El doctor Halley en 1701 fue el primero que publicó una carta de variaciones comprensiva de los mares Atlántico y de la India, indicadas aquellas por unas líneas curvas, que luego tomaron el nombre de su autor, llamadas líneas Halleyanas, y cuya carta fue reimpressa en los años de 1745 y 1756 por los señores Mountain y Dodson con considerables alteraciones y correcciones respectivas para estos periodos; la que volvieron á reimprimir en 1794; y aun posteriormente en agosto de 1817 se publicó en Londres por Tomas Yeats una comprensiva de todos los mares entre los paralelos de 60 de latitud N. y S. con va-

(1) Narrative of an attempt to reach the North Pole. By W. E. Parry. Edit. 1828, pág. 175.

rias mejoras, cuyas cartas para cortos periodos pueden prestar utilidad al navegante en general para hallar la longitud con alguna aproximacion, y aun la latitud en otras ocasiones, pues de lo contrario la continua alteracion de la variacion las hace inútiles, y por cuyo motivo no tienen el mayor uso.

De las observaciones hechas por la real sociedad de Londres (en Sommerset Place) de la variacion de la aguja en los años de 1821, 1822, 1823 y 1824 resultan por variaciones medias para dichos años $24^{\circ} 11' 18''$, $24^{\circ} 09' 55''$, $24^{\circ} 09' 48''$, $24^{\circ} 09' 33''$. Varias veces se ha intentado dar reglas para asegurar la cantidad de variacion anual futura (dice el hidrógrafo J. Purdy en su Derrotero del canal de la Mancha del año 26); pero ninguna regla se puede dar aun por segura, y con mas razon máxime cuando en la expedicion al mando del capitan Parry (ya citado) con los buques Hecla y Griper á la bahía de Baffin en busca del paso al N.O. del Atlántico al Pacífico en los años 19 y 20, halló no solo tan enorme variacion en la aguja como casi la de cambiarse sus polos, sino tambien una extraordinaria diferencia en la corta extension de poco menos de 12° de longitud por el paralelo de 75° próximamente, pues por la latitud N. de $74^{\circ} 40'$, y longitud O. de Greenwich de $91^{\circ} 47'$, la variacion era de $128^{\circ} 58' 07''$ O.; y por la latitud N. de $75^{\circ} 09'$, y longitud O. de Greenwich de $103^{\circ} 44' 30''$, la variacion fue de $165^{\circ} 50' 09''$ E. en la punta SE. de la isla de Byan Martin, una de las georgianas del N., pasados los estrechos de Lancaster y Barrows, lo cual hizo creer al citado capitan que si entre dichos meridianos hubiera podido correr al N. que hubiera llegado al polo magnético; y que la aguja entonces hubiera cambiado enteramente sus polos (1).

De la aberracion de la aguja.

La aberracion de la aguja es su desviacion del meridiano magnético, la que puede ser originada, como va dicho, de un peculiar estado de la atmósfera, ó de particular atraccion local. La aberracion es un nuevo objeto de indagacion, que primeramente fue explicada por el capitan Flinders en la descripcion de sus reconocimientos en la costa australia (Nueva Holanda) Su atencion fue dedicada á este punto, no solo por algunas anómalas diferencias que él halló en la aguja de que hacia uso, sino por otras citadas por Mr. Wales, que acompañó al capitan Cook en calidad de astrónomo

(1) Voyage for the Discovery of. á N. W. passage from the Atlantic to the Pacific By. W. E. Parry, pag. 62.

en su segundo viage; quien dedujo de sus observaciones que las variaciones de la aguja eran mayores cuando estas se hacian teniendo el buque la proa en el primer cuadrante, y menores cuando se hallaba en el cuadrante opuesto; lo cual mencionó á el capitan Cook y algunos oficiales, los que por el pronto no hicieron alto; pero Mr. Wales, segun las oportunidades se le fueron presentando, continuó haciendo sus observaciones, las que contribuyeron á confirmarle en sus sospechas, de modo que últimamente llegó á deducir que las variaciones de la aguja variaban segun los diversos rumbos que se hacian, y segun los diversos parages en que se colocaba la aguja, llegando á ser de 3 á 6°, y aun de 10°, con la proa puesta en contrarias direcciones. El capitan Mathew Flinders, comandante del Investigador, en su citada expedicion á la Nueva Holanda confirmó estas deducciones por sus observaciones y experiencias (las que dejaremos de exponer por no ser difusos), el cual despues de su llegada á Inglaterra se dirigió á los lores del almirantazgo para que se hiciesen las experiencias necesarias sobre estos puntos en algunos buques de S. M., como efectivamente se hicieron en diferentes bajeles en los puertos de Sheerness, Portsmouth y Plimouth, á su presencia en los dos primeros; y los resultados producidos fueron los siguientes (1).

1.º Que el N. de la aguja, colocada esta en la bitácora ó cerca de ella, era atraído hácia proa en todos los buques; pero que la cantidad del error producido sobre un lado cuando la proa estaba al E., y sobre el otro cuando se hallaba al O., variaba desde 6° 30' á 00° 21'.

2.º Que cuando la aguja no era colocada en la bitácora, sino en otros parages de los diferentes buques de la experiencia, la atraccion entonces algunas veces era hácia proa, y otras hácia popa; pero siempre á popa del castillo; y que el error en algunos puntos que se colocó la aguja, era mas grande que colocada en la bitácora, y en otros menos.

3.º Que los errores de la variacion de la aguja eran menores cuando la proa del buque se hallaba en el N. ó S., ó en sus proximidades, y que los mayores se experimentaban cuando la proa se hallaba al E. ú O., ó en las inmediaciones de estos rumbos; y que conforme se iban apartando de los del N. ó S. de su menor diferencia, asi iba aumentando esta su error en razon de los senos de los ángulos de la desviacion. El capitan de navío de la real armada

(1) Voyage to terra Australis (Appendix núm. 2 Errors in variation) pág. 514 and followings.

británica J. Ross en su viage á la bahía de Baffin en 1818, comisionado por el almirantazgo con los buques Isabela y Alejandro (el primero que él montaba, y el segundo W. E. Parry, entonces aun teniente) para explorar esta vastísima bahía, con el objeto de satisfacer ó decidir la probabilidad del pretendido paso al NO. para el Pacífico, ha dado á su regreso de esta expedicion notables ilustraciones sobre la aberracion de la aguja, y dice este digno y laborioso oficial en el apéndice núm. 1.º de su obra impresa en 1819: que aunque era reservado para aquel hábil y científico navegante, el difunto capitan Flinders, esclarecer el interesante objeto de la aberracion, estableciendo una regla para corregir el error de la variacion ocasionado por el cambio de la proa ó del rumbo; sin embargo que el principio sobre que esta regla está fundada no es aplicable á todas las circunstancias y situaciones, como lo ha probado en la bahía de Baffin, y añade que las observaciones y experiencias hechas en las circunstancias mas favorables, en los meses de mayo y junio, tienden ó conducen á establecer varios puntos importantes (1).

Primero.

Que hay un punto de cambio (2) en la aberracion de la aguja, ocasionado por la atraccion del buque.

Segundo.

Que en el buque la Isabela el punto de cambio no era el magnético N., sino cerca de él.

Tercero.

Que este punto varía en diferentes buques, y es afectado por el aumento ó disminucion de la variacion, y por la proximidad á tierra y á cualquiera otro buque.

Cuarto.

Que el punto de cambio puede ser hallado por un azimut, ó por la marcacion de un objeto distante situado cerca del N. magnético.

(1) Voyage of Discovery for exploring Baffin's Bay. By J. Ross Appendix núm. 1.º, pág. 13.

(2) Punto de cambio es aquel en que hay la menor desviacion ó aberracion en la aguja de la verdadera direccion magnética, ó sea aquel desde el cual la aguja empieza á cambiar ó apartarse de la citada direccion.

tico, ó en cualquiera otra direccion si aquella no puede ser tenida.

Los varios resultados obtenidos por el citado capitan Ross de todas sus observaciones hechas en diferentes ocasiones durante su expedicion, fueron los siguientes (1).

1.º Que todo buque tiene su propia ó peculiar atraccion que afecta las agujas abordo, y que para asegurar la exacta cantidad de su efecto se requiere el mas particular cuidado y delicada atencion.

2.º Que siendo el efecto de esta atracciou diferente en diferentes buques, y no siempre progresiva sino frecuentemente irregular, ningun cálculo ó regla general se puede aplicar para todos los buques, con que pueda asegurarse el objeto de esta correccion, y por tanto todas las reglas dadas hasta aqui con este motivo para el efecto no se puede contar con ellas, particularmente para los climas árticos.

3.º Que seis agujas fueron comparadas unas con otras abordo de la Isabela, y se halló que todas convenian colocadas en un mismo lugar; pero que desconvenian ó variaban cuando se colocaban en diferentes parages entre la popa y el palo de trinquete, siendo evidente que la aberracion en cualquiera buque variará segun sea la situacion de la aguja; y por tanto, como el punto de cambio no será el mismo en cada parte del buque, precisa que todas las observaciones que se hagan con ella sean hechas en un mismo lugar ó parage, y en aquel en que el punto de cambio ha sido obtenido, y á cuyo punto únicamente se aplicará la aguja para el efecto.

4.º Que la aberracion no siempre continúa la misma bajo de las mismas aparentes circunstancias, sino que varía segun adonde se halla ó va la proa del buque.

5.º Que la aberracion parece ser materialmente afectada por el calor y el frio, igualmente que por la humedad y densidad de la atmósfera.

6.º Que la direccion del viento parece tener un efecto irregular sobre la aberracion.

7.º Que la depresion de la aguja tambien tiene un efecto irregular sobre la aberracion.

8.º Que aunque los puntos de cambio hallados con la aguja permanecerán en el propio lugar, ínterin no se haga abordo alteracion alguna material en la situacion de las materias metálicas, sin embargo la cantidad de aberracion con la proa á cualquiera punto de la aguja será relativa y en proporcion (aunque no en una regular) con el incremento y decremento de la variacion y depresion de la agu-

(1) Appendix núm. 1, pág. 30, and followings.

ja, por las cuales parece en algun grado que la aberracion es gobernada ó dirigida, aunque no los puntos de su cambio, que parecen ser independientes de cualquiera influencia, sino de la atraccion ó magnetismo del buque, que no es de igual fuerza en todos los parages del propio buque, ni acaso semejante en dos puntos cualesquiera.

El expresado capitan continúa luego diciendo: solo me queda ahora en conclusion que explicar cómo la aberracion puede ser obtenida cuando la variacion de la aguja ha sido hallada fuera de la influencia del buque, y hallar la verdadera variacion abordo estando en la mar cuando esta no se sabe. Lo primero es cosa muy sencilla hasta para los de mas cortos alcances, pues que simplemente se reduce á hallar; 1.º el punto de cambio, y 2.º la diferencia con el rumbo á que se gobierna.

REGLA PRIMERA.

Para hallar el punto de cambio en aberracion.

Tómese la marcacion de un objeto distante, ó la de la enfilacion de dos objetos tambien distantes (cuyas marcaciones verdaderas magnéticas sean conocidas), poniendo la proa al propio tiempo en diversos rumbos de la aguja: y si en todos convienen las marcaciones, entonces el buque no tiene aberracion; de lo contrario el punto en que convengan es el punto de cambio.

REGLA II.

Para hallar la aberracion del rumbo á que se gobierna.

Márquese el objeto ó direccion de los dos objetos anteriores (gobernando á rumbo), y la diferencia que se halle, añádasele ó sustráigase segun fuese en aumento ó disminucion.

Para hallar la aberracion de la aguja en la mar cuando un objeto distante está á la vista, y cuya verdadera magnética demora, no se sabe ó conoce, envíese entonces un bote fuera de la atraccion del buque para que tome la marcacion de dicho objeto, el que se marcará al propio tiempo del mismo buque, del modo que va dicho anteriormente; pero si no hubiese objeto alguno á la vista, en este caso con buen tiempo y mar llana, se puede sin embargo ejecutar tambien, para lo cual arriese un bote (que esté clavado en cobre) por la popa con una aguja, y en seguida el buque se pondrá á

governar á diversos rumbos , cuyos movimientos seguirá el bote, conservando los palos del buque siempre enfilados en uno , hasta que las dos agujas del bote y del buque convengan entre sí , y si no se hallase diferencia alguna entre ellas en rumbo alguno , entonces la aguja del buque no tiene aberracion; pero cualquiera diferencia que se halle en ellas , es la de la aberracion del buque para aquel punto particular ó rumbo , la que es necesario sea añadida ó sustraída al rumbo del buque , segun el verdadero rumbo magnético del bote , y del propio modo las respectivas diferencias halladas sobre los demas puntos ó rumbos , deben ser aplicadas á cada uno de ellos. Sobre cualquiera punto que los rumbos del bote y del buque convengan cuando sus palos se enfilan en uno , aquel es el punto de cambio del buque , y el resultado de las observaciones con la proa puesta á este rumbo , ó sobre este punto , dará la verdadera variacion de la aguja; pero si la variacion de esta se observase sobre cualquiera otro , el error de la variacion hallada será correspondiente á la cantidad de aberracion , ó á las diferencias halladas sobre tales puntos respectivamente entre el rumbo del buque y del bote , la cual es preciso sea aplicada de mas ó de menos , segun el caso lo requiera , para corregir la variacion , la que puede ser observada antes ó despues de este procedimiento para hallar el punto de cambio y aberracion del buque ; y por tanto , si amplitudes ó azimutes fueron tomados en diferentes parages del buque , la diferencia entre la aguja con que se tomaron ú observaron , y la con que se gobierna ó de bitácora , debe de ser notada y aplicada igualmente para obtener la variacion verdadera.

Para ulteriores ilustraciones y detalles sobre este punto pueden consultarse las citadas obras de Flinders y Ross , y otras posteriormente publicadas , con especialidad la de Mr. Bain: *Essay on the variation of the compass* ; y la de Peter Barlow Esq. F. R. S. titulada : *An Essay on magnetic attraction* , cuyo autor es el inventor de una lámina circular de fierro , ó sea de varias paralelas entornilladas juntamente (1) , para contractuar los efectos de la aberracion , y por cuya invencion obtuvo varios premios pecuniarios de diversas corporaciones en Lóndres , y hasta del difunto Alejandro , emperador de Rusia , el de un relox de oro de gran valor con una cadena correspondiente.

Sin embargo del justo aprecio de esta invencion . transcribiremos aqui lo que sobre dicha lámina dice el capitan James Weddell en

(1) La lámina circular de fierro de Mr. Barlow , con instrucciones para su uso , se vendia en Londres el año de 1826 por los señores W. y T. Gilbert.

su viage hasta el polo del S. que llegó á los $74^{\circ} 15'$ de latitud, adonde hasta ahora nadie ha llegado. En esta curiosa y apreciable obra, á las páginas 38 y 39, edicion de 1827, dice; "Aquellas que yo hice (habla de las observaciones de la variacion de la aguja) cerca de los 60° de latitud, son corregidas por la local atraccion de la tabla de experiencias hechas con la lámina de Mr. Barlow en el buque de S. M. Conway por el capitan Basil Hall y Mr. Foster; pero las observaciones tenidas cerca de los 70° de latitud, no pueden conciliarse á la respectiva cantidad de local atraccion, con la adoptada teoría sobre este punto, por lo cual yo las dejo segun los resultados observados."

§. IV.

NOTICIAS CURIOSAS SOBRE ALGUNOS FENÓMENOS NÁUTICOS.

De las mangas ó bombas marinac.

La manga marina es un metéoro acuoso cuyo aspecto no deja de ser imponente cuando se presenta en la mar; no tanto por su extraordinaria figura, quanto porque generalmente se ha considerado capaz de ocasionar grandes desastres y averías en las embarcaciones, hasta el punto de poderlas sumergir ó echar á pique, por lo cual hablaremos de este metéoro segun se expresan las observaciones mas modernas.

Las mangas marinas generalmente son atribuidas á un efecto eléctrico, las que en tiempos calurosos y en los climas cálidos, es donde ordinariamente suelen verse, y cuando se presentan por lo comun es con tiempos aturbonados en las ocasiones de hallarse nubes negras bajas, y que se oyen algunos truenos sordos con relámpagos y ventolinac ó vientos flojos muy variables. La manga de ordinario empieza por una pequeña nube negra parecida á la de un ligero chubasquillo, la que luego toma la figura de un cono inverso que se presenta como colgado de las nubes con su base para arriba y su vértice para abajo, y en la superficie de la mar, que corresponde á su parte inferior, la agua empieza como á hervir y elevarse un poco sobre su nivel, formando tambien una nube ó vapor blancuquecino parecido á humo. En este estado el cono sigue aumentando y alargándose cada vez mas, y el humo progresivamente tambien hasta que se unen, que entonces forma el imponente aspecto dicho, figurando una formidable trompeta, cuyo extremo ancho está en las nubes y el angosto en el mar; y asi el célebre Camoens dice

describiendo su vista en el canto 5.^o octava 19 de su *Lusiada*:

..... "y nos causó el mayor espanto

Ver las nubes del mar con caño largo

Las aguas recoger del mar amargo."

En el expresado estado la manga se halla completamente formada, y en él continua un corto tiempo, al cabo del cual su negrura empieza á absorverse hácia arriba y á aclararse por la parte inferior, quedando una figura transparente como de un tubo de cristal que sale de la mar con los bordes oscuros y su centro muy claro; pero el hervidero de la agua y el humo que se eleva de ella siempre prevalece; y en la parte superior de la manga van quedando unos como colgajos negros, segun su negrura se va absorviendo y disipando, en cuyo estado ya empieza á dispersarse y desaparecer la manga. Muchas veces sucede en esta, que la causa agente de ella no es suficientemente adecuada para su formacion total, y entonces es parcialmente formada y pronto se disipa. El tubo transparente de ella, mirado á cierta distancia, se parece á una corriente de agua que asciende, pero mirado de bastante cerca, se ve que por una fuerza eléctrica ó ascendente remolino, un movimiento circular es dado á un corto espacio de la superficie de la mar, en la cual la agua rompe y gira en remolino con una mediana velocidad, y que al mismo tiempo una considerable porcion de agua en él, es separada de su superficie en diminutas partículas semejantes á humo ó vapor, y con un ruido á manera de silbido, ocasionado por la fuerza de dicho remolino. Estas partículas continuan ascendiendo en un movimiento aspiral á la pendiente nube que como colgada se halla encima. En el centro del remolino ó manga hay un vacío, en el cual ninguna de las partículas de agua sube; pero en este, como tambien al rededor de las partes exteriores de la manga, caen gotas gordas de agua, á causa de que en estos parages el poder del remolino no es suficiente para sostener el ascenso de las diminutas partículas dichas, y de consiguiente descienden en forma de lluvia.

En tiempo de calma, las mangas generalmente tienen una direccion perpendicular, pero tambien en ocasiones la tienen oblicua ó curva, segun el progresivo movimiento que le da el viento que las impele. Algunas veces se dispersan repentinamente y otras se mueven con bastante ligereza á lo largo de la superficie de la mar, y continuan un cuarto de hora ó mas antes que desaparezcan. Las mangas rara vez se ven de noche; sin embargo alguna vez suele suceder. El riesgo de las mangas no es tan crecido como muchos han creido, y

varios autores indican, por suponer que cuando rompian arrojaban voluminosos cuerpos de agua, capaces de echar á pique cualquiera embarcacion; lo cual, segun el honorable capitan Napier R. N., F. R. S. E. en el diario filosófico de Edimburgo vol. 6.º pág. 97; y otros autores modernos, no debe de suceder, porque la agua descende solamente en forma de una muy fuerte lluvia desde la parte rompida del remolino ascendente, y así el citado capitan Napier que la observó en 1814 el 6 de setiembre á menos de media milla de distancia, y tuvo que variar el rumbo para que pasase por la popa, en confirmacion de lo mismo dice: "Yo he oido varias desgracias acaecidas por estos metéoros; pero jamas encontré persona alguna que las hubiese presenciado ó experimentado." Sin embargo, los derroteros de Purdy y Horsburgh hablando de ellas, dicen: que buques pequeños pueden correr el riesgo de zozobrar cuando les coja con mucha vela larga; y aun los grandes, si sus gavias no se cargan y aseguran sus vergas, pueden tambien correr el riesgo de perder sus masteleros, y aun descabezar sus palos por la fuerza del remolino. Generalmente se cree que por medio de uno ó mas cañonazos tirados á una manga, cuando esta se halla cerca, la romperá y ocasionará su dispersion, á causa de que la conmocion producida en la atmósfera por la explosion, destruirá en tal caso la fuerza cohesiva del remolino; lo que sin embargo algunas veces no ha producido efecto alguno en ella. En las proximidades de las mangas, el viento generalmente es variable y anda rolando ó girando al rededor con repentinas fugadas, por lo que en estos casos si se hubiese de pasar muy inmediato á ellas, parece que conviene cargar toda vela redonda para evitar, puede ser, contrastes (acaso desgraciados) y estar en el trabajo de una continua maniobra.

De las tempestades ó temporales.

Los temporales son unos vientos muy fuertes ó tempestuosos, que regularmente se experimentan fuera de los trópicos, ó mas bien de los límites de las brizas, ó sea de los vientos generales del E. en altas latitudes; en las cuales estos vientos soplan algunas veces en una misma direccion por varios dias seguidos, particularmente en invierno, y por lo comun son del tercero ó cuarto cuadrante, los cuales no rolan ó varian tan de repente como en las proximidades de los trópicos; no obstante, esto ha sucedido algunas veces especialmente en las cercanías de tierra, lo que ha ocasionado la pérdida de algunos buques, cogiéndolos con vela redonda, y de consiguiente no preparados para una repentina variacion ó cambio de viento,

ocasionándoles contrastes que son tan peligrosos y arriesgados. Los temporales del tercer cuadrante son los mas sucios, con aguaceros y obscuridad, y de estos los que son por el SSO., generalmente son mas fuertes los que, cuando pasan al SO., suelen aclarar algo; pero por lo comun en todo gran temporal el viento se fija por una parte, por la cual regularmente sopla á rachas muy fuertes; pero su mayor violencia en estos no pasa en lo ordinario de seis á ocho horas. En ellos el cielo ó está completamente cubierto de cerrazon, ó enteramente despejado sin una nube como sucede con los del cuarto y segundo cuadrantes del NO. al N. y del SE. al E., y en ambos casos cuando empieza á romper la cerrazon (en el primero) ó á verse nubes en el segundo, es señal ya de abonanzar ó de terminar luego el temporal, y por lo regular á la salida del Sol y de la Luna suelen hacer crisis y terminar. Las señales que preceden á los temporales (ademas de las indicaciones del barómetro) son segun las localidades, ó sea los mares en que suceden; pero por lo general puede decirse que á ellos precede la calma, y á esta sigue la cerrazon total de la atmósfera, llegando á ser algunas veces como en tiempo de espesa niebla, y en muchas ocasiones suele con bastante anticipacion preceder á ellos la mar sorda. Daremos aqui una breve idea de los temporales que mas comunmente se experimentan en diversos mares, con algunas indicaciones que los anuncian. En el Seno mexicano los fuertes nortes se experimentan desde noviembre á marzo, ambos meses inclusive, y á los que impropriamente se les denomina asi, porque siempre se inclinan al NO. ó NE. Su anuncio es rolar el viento al SE. al S. al SO. al O. y NO., por donde empiezan á soplar con fuerza cubriéndose el cielo y lloviendo, hasta que girando por el N. vienen al NE. y en el ENE. abonanzan y acaban. En Veracruz, las señales que les preceden son el viento entablado al S., claridad en el pico de Orizaba, montes de Perote y Villarica, con nubes sobre las sierras de san Martin, y una espesa niebla baja que corre del S. El barómetro indica con su descenso estos temporales que es de 0, 8 generalmente, estos empiezan á soplar cuando este empieza á subir, y á las cuatro horas poco mas adquiere toda su fuerza. En las proximidades de las Bermudas tambien se experimentan frecuentes vientos muy tempestuosos con cerrazon y lluvia, los que algunas veces son ahuracanados.

Los pamperos ó sudoestes, en las costas del Brasil y Patagónica, que se suelen experimentar desde marzo á setiembre, sus anuncios son relámpagos del S. al SSO. precediéndoles vientos del N. al NO. con considerable bajada del barómetro, y el que regularmente empieza á subir un poco antes que el viento se llame al Pam-

pero, y en la costa Patagónica tambien se experimentan algunas veces suestes muy fuertes y sucios. En el cabo de Hornos los temporales son frecuentes y generalmente duros, los que se hacen aun mas sensibles por la rigidez de la maniobra que origina el intenso frio y la inercia consiguiente que con él adquiere el hombre, viniendo á ser lo mismo que, hablando mecánicamente, aumentar la resistencia disminuyendo la potencia; por lo cual, en este cabo el mayor ejercicio posible en la gente, es el mas crecido beneficio para ella; y los meses mas temibles para montar dicho cabo (por ser los mas tempestuosos y casi insoportables) son marzo, abril, agosto y setiembre, particularmente estos dos últimos. Los temporales en el citado cabo de Hornos son generalmente del tercero y cuarto cuadrantes; pero los mas fuertes y achubascados son los de este último (mas comunes en invierno, asi como los del tercero en verano) que se anuncian por aturbonarse los horizontes de dicho cuadrante, y empezar á soplar por el NNO. y rolan para el O., en donde suelen amainar, ó en el SO., y cuando mas en el SSO.; pero si retroceden para el cuarto, siguen con la misma ó mas fuerza. Al frente de este penoso cabo, tambien alguna que otra vez ocurren sures muy fuertes y violentos, y de mas duracion, pues que suelen durar treinta y cinco ó cuarenta horas, á los que, ó preceden gruesas nubes blancas que se levantan por el S. con un cielo azul, ó al contrario una llovizna ó garua con viento flojo y cerrazon, que entonces son de mucha menos duracion pero mas fuertes aun. El barómetro suele bajar en estos casos á $28\frac{1}{2}$ pulgadas y algunas veces mas. En las costas de Chile, entre Valparaiso y Chiloé, en el invierno de aquel emisferio suceden con alguna frecuencia nortes muy fuertes que levantan mucha mar, y rolan repentinamente á la travesía del O., que levantan igualmente mar muy gruesa. Sobre la costa occidental de Nueva España, sobre los golfos de Tehuantepec y Papagayo, se experimentan tambien desde diciembre á mayo (que es la estacion seca ó de verano) fuertes temporales del N. en el primero y del NE. en el segundo, con mares muy empolladas, en los cuales el cielo está claro, pero los horizontes cargados de densa niebla de color rojo como encendida. En el cabo de Buena Esperanza, en los meses desde mayo hasta agosto, ambos inclusive, y desde las proximidades al O. de este cabo hasta doscientas ó trescientas leguas al E. de él se experimentan temporales del cuarto cuadrante muy violentos y ahuracanados que suelen venir rápidamente ó de pronto, y algunas veces con remolinos, y su mayor fuerza es del ONO. al O., los cuales levantan una mar muy elevada y crecida. La indicacion de estos grandes temporales es cargarse el horizonte de nubes negras

del NO. al O., á cuya vista se puede ya preparar el aparejo para recibirlo. Un atento cuidado al barómetro (si se tiene) y al carís indicarán estas borrascas, á las que siempre precede una considerable bajada en el mercurio, el que sin embargo por vientos fuertes de corta duracion no altera su estado.

De los huracanes.

Habiendo hablado de los temporales, que son las tempestades menos fuertes, parece natural que hablemos de las mas crecidas que se experimentan en diversos mares del vasto Océano, y de las indicaciones que preceden á aquellas que denominamos huracanes, los que son unas furiosas tempestades, en las que el viento, soplando terriblemente por diversas partes del horizonte, causa una peligrosa agitacion en el mar para las embarcaciones, formando unas olas muy elevadas y voluminosas que se chocan entre sí con admirable fuerza. Los huracanes rara vez se experimentan fuera de trópicos, ni mas cerca de la línea que hasta los 9 ó 10° de latitud. En ellos los vientos y la mar braman con la mayor fuerza cerca de los trópicos, y en la vecindad de islas ó de tierra, porque lejos en mares francos ó extensos rara vez suceden. En estas temibles tempestades la violencia del viento en ellas es tan crecida, que supera y vence toda resistencia, rompiendo los mas robustos palos de las embarcaciones, y ocasionando en ellas grandes averías y desastres, no causando tambien pocos en la tierra arrancando los árboles de cuajo, y causando varios estragos en edificios y sembrados. Segun varias experiencias hechas en diversos parages de América, su velocidad es de 100 millas inglesas por hora (1), y el efecto de su fuerza, segun el Diccionario universal de marina ingles, pág. 200, no baja de 50 libras de peso de *avoir du poids* por cada pie cuadrado (2); por lo cual no es extraño que tanto en el mar como en la tierra ocasionen tantas desgracias. En las islas de barlovento la época de los huracanes es desde primeros de agosto á primeros de setiembre, y en las grandes Antillas de sotavento y seno mejicano desde primeros de setiembre á mediados de octubre. Los huracanes no acaecen todos los años, ni tienen la misma fuerza en unas islas que en otras. Hay años, por ejemplo, que el huracan es muy duro en la Antigua, y muy flojo, ó no se siente, en la Martinica; y en general son tanto menos frecuentes y mas flojos cuanto las islas se hallan

(1) La milla marítima inglesa es de 69½ al grado.

(2) La libra castellana es á la de *avoir du poids* como 1072 á 1000, ó como 140 á 139 próximamente.

mas al S.: asi es que nunca se experimentan en la Granada, Tabago ó Trinidad, ni en la Costa firme. Los huracanes suceden generalmente en las sizigias ó cuartos de luna, y se anuncian estas tempestades por gran calma, crecido encendimiento en el sol, y muchos relámpagos en la noche por el S.; y el barómetro lo indica tambien con bastante anticipacion para poder prepararse, teniendo presente las maniobras y disposiciones marineras que para semejantes casos previenen varios autores, y entre ellos nuestro D. Santiago Zuloaga en el tratado 2.º, seccion 1.ª, páginas 213 á 218 de su maniobra. En estas tempestades el viento empieza con cerrazon del N. al NE., pero generalmente por este último, con grande impetuosidad y bastante lluvia, y corre comunmente toda la aguja, fijándose por mas tiempo y con su mayor fuerza por el SE. y SSE., y cuando terminan sigue una copiosa lluvia. Por lo que arriba se lleva dicho se deduce que si no hay impedimento ó inconveniente se debe correr al S. al principio con los vientos del N. al NE., respecto á que quanto mas al S. el viento tiene menos fuerza. En la costa de Guinea desde cabo Verga á cabo de Palmas tambien se experimentan huracanes, llamados por los portugueses *tornados*, los que acaecen algunas semanas antes de la estacion de las aguas; y desde marzo á mayo es la estacion mas segura de ellos, aunque en las restantes hasta noviembre en las costas inmediatas para el S. no faltan con frecuencia. La señal que les precede en estos parages es la de una nubecilla blanca y redonda, de cinco á seis pies de extension, que en los dias calmosos y despejados se presenta de repente casi en el zenit como parada, la cual se va extendiendo, bajando y oscureciendo al mismo tiempo, y el viento tomando un movimiento circular, el que se va aumentando progresivamente, y llega á su total fuerza cuando la nube se halla enteramente baja y extendida por todo el horizonte. En los mares de la India, en las inmediaciones de las islas de Borbon, Francia y Rodriguez tambien se experimentan huracanes algunas veces en las sizigias, ó sea cambios de luna, de conjuncion ú oposicion, desde noviembre á mayo; pero con mas seguridad en marzo ó abril.

En las islas Filipinas es donde tambien acaecen con frecuencia; los llaman baguios, y en las costas de China tifones. Los baguios dentro del estrecho de San Bernardino se anuncian por cargarse todo el cuarto cuadrante con un paredon de densas nubes muy negras por el NO.; el tiempo está calmoso, y en la mar suelen verse bastantes aguas malas, y por la noche la mar arde ó fosforea mucho. El viento empieza por el NO. sin mayor fuerza con alguna agua, el que conforme va rolando para el O. y S. va aumentando su

fuerza; y del SO. al S. es en donde despliega su mayor violencia, y cuanto menos dura tanto mas violento y furioso es.

En las inmediaciones de la costa occidental de Luzon sucede casi lo mismo que en las Antillas, con la diferencia que á la cerrazon acompaña una llovizna ó garua con vientos del NE. al E., en donde andan variando; pero conforme la garua aumenta y degenera en lluvia, asi crece el viento, el que despliega toda su fuerza del E. al SE. con copiosa lluvia. El barómetro baja de seis á ocho décimos de pulgada. La época de estos baguios es desde mediados de abril á fines de mayo, que es la del cambio de la monzon del NE. á la del SO., lo mismo que desde principios ó mediados de octubre á fines de noviembre la del SO. á la del NE., en que tambien se experimentan. En el golfo de Marianas, esto es, entre estas islas y las Filipinas, acontecen igualmente desde mediados de setiembre á mediados de diciembre, particularmente cerca de las islas Marianas, que son muy fuertes. Horsburgh en su Derrotero de la India oriental dice: que en los mares de las costas de China los tifones no hay una señal segura que los indique, y solo se atiende al barómetro, que cuanta mas latitud, es mas notable su descenso; y añade que estas tempestades no se experimentan al S. de los nueve ó diez grados, segun va dicho.

De los chubascos.

Los chubascos son unos vientos repentinos y fuertes de corta duracion, acompañados ó seguidos comunmente de aguaceros, los cuales por ser pasajeros y de poco tiempo no se clasifican ni pueden clasificarse de temporales; sin embargo, no por esto se necesita de menos precaucion y cuidado con ellos en la mar, porque de lo contrario se pueden originar muy graves consecuencias; por lo que hablaremos alguna cosa de ellos, ya que hemos hablado de los temporales y huracanes; y diremos que los chubascos generalmente son propios de los tiempos calmosos y bochornosos, por cuya razon son frecuentes en la zona tórrida, y con especialidad en la línea y sus proximidades. Hay tres clases de chubascos: el primero, que los ingleses llaman negro, y nosotros nombramos de pie, ó decimos que tiene pie, se forma en el horizonte, elevándose de él con la apariencia de una densa nube negra, particularmente cuando se halla muy cargada de agua. En esta clase de chubascos, desde que la nube se ve sobre el horizonte, su movimiento hácia el zenit algunas veces suele ser muy vivo, dando apenas tiempo en la embarcacion á meter y cargar la vela necesaria antes de que el viento recale abordo, lo que sucede cuando se halla cerca del zenit. En otras ocasiones,

que se llama sin pie, ó que no tiene pie, el movimiento de la nube es lento, y á veces desaparece ó es dispersada, no siendo suficiente el impulso del viento para que pueda recalar al buque; pero por regla general se puede tener presente y establecer: que en los chubascos de pie, si la lluvia precede al viento, este seguirá luego con fuertes rachas de pronto; pero la inversa si el viento precede al agua: aquel rara vez es fuerte, ni el chubasco crecido, y termina en un moderado aguacero. La segunda clase de chubascos es aquella en que estos no son tan fácilmente distinguidos como los de la primera, á causa de que se forman en las partes inferiores de la atmósfera é inmediaciones del buque, hallándose todo cargado de cerrazon con nubes espesas; por lo cual se les puede llamar á estos chubascos de cargazon, los cuales ocasionan frecuentes aguaceros con algunas pequeñas ráfagas de viento. La tercera clase de chubascos es á la que los ingleses llaman blanco, en oposicion al nombre del primero, por no traer oscuridad alguna, el cual no es muy comun ni frecuente; pero suele experimentarse en la zona tórrida y sus proximidades, en las inmediaciones de tierras montañosas. Los de esta clase en general soplan muy violentamente por un corto tiempo, y acaecen cuando el tiempo está claro y sin ninguna apariencia en la atmósfera que indique su aproximacion; por lo que los llaman blancos con bastante propiedad los ingleses, como va dicho. Los chubascos de esta clase son peligrosos porque no hay señal que los advierta; y la única que les acompaña es la vista del cabrilleo de la mar, ocasionado del viento que traen consigo; en cuyo caso conviene arriar toda vela alta y menuda, arribarle, si las circunstancias de la situacion lo permiten, y no dan tiempo ó lugar para recibirle.

§. V.

APENDICE Ó CONTINUACION DE LOS FAROS Ó ALMENARAS (1).

EUROPA.

Océano germánico.

Wanger-oog. La linterna que se hallaba sobre la islita de este nombre á la desembocadura del rio Weser, cuya luz era fija, en la actualidad para distinguirla de las inmediatas de Borkun Holgoland

(1) Véase el §. 1.º del apéndice al Estado general de la real armada del año de 1830.

New-Werk y Cuxhaven es giratoria en dos minutos, uno de iluminación y otro de oscuración, y se halla elevada 70 pies.

FRANCIA.

Paso de Calais.

Puerto de Bolonia. En la punta de Alprec sobre la torre de la antigua Semaphora, al SSO. de la entrada del puerto distante 3 millas. Linterna con luz fija visible en tiempo de claro de 3 á 4 leguas marinas.

IDEM.

Costa occidental.

Isla de Yeu. La linterna de esta isla fue reemplazada por otra colocada en su inmediación sobre el pequeño cerro llamado "Les Petites Foules" y una milla distante de la punta NE. de dicha isla. Su luz es fija como era la anterior, pero la actual se puede percibir á 7 leguas marinas.

IDEM IDEM.

Punta de la Coubre. En el departamento de la Charente inferior á la parte N. del rio Gironda. Linterna con luz fija que demora al NNO. 6° O. del Fanal de la torre de Cordouan, 2½ leguas marinas, y cuya luz en tiempo bueno puede verse á 3 leguas de distancia.

IDEM.

Mediterráneo.

Bocas del Ródano. A la orilla izquierda de la embocadura del antiguo Ródano, y dos millas distante al SO. ¼ al S. de la antigua torre de S. Ginés. Linterna con luz fija y visible á 3 leguas de distancia.

Mar negro.

Odessa. Esta linterna de luz fija y elevada 203 pies, actualmente se halla alumbrada con 11 reberveros.

IDEM.

Kerson. Esta linterna con luz fija y elevada 105 pies, se alum-

bra nuevamente con el mismo número de reberveros que la anterior, y su luz es de color encarnado.

ISLAS BRITANICAS.

Escocia.

Leith. Linterna colocada al E. del puerto y en el extremo del muelle ó escollera, que se ha prolongado 500 pies, observándose con ella las mismas reglas que con las del muelle antiguo. Esta linterna es de marea, la que se enciende cuando hay 9 pies de agua en la barra. Su luz es fija, y de color encarnado.

AMERICA SETENTRIONAL.

Estados-Unidos.

Block Island. A la entrada de Long Island Sound en la punta NO. de Block Island se han colocado dos linternas con luz fija, y en la direccion N. S. una de otra, y distantes entre sí 30 pies, de las cuales demora la linterna de la punta de Montange al SO. $\frac{1}{4}$ O. y la de Watch-hill al ONO. y la casa de la Punta Judit al NE. $\frac{1}{4}$ N.

IDEM IDEM.

Rio Delaware. La linterna flotante que se hallaba á la entrada de Nueva York al ESE. de Sandy Hook, y distante de 12 á 13 millas, actualmente se halla á la entrada del rio Delaware por $7\frac{1}{2}$ brazas de agua sobre la punta SO. del banco 5 brazas (Five Fathoms Banc), de la cual la linterna del cabo May demora al O. $20\frac{1}{2}^{\circ}$ N. y á la distancia de 14 á 15 millas.

AMERICA MERIDIONAL.

Brasil. — Rio Janeiro.

Isla Rasa. Linterna giratoria en 3 minutos de tiempo, en los cuales manifiesta dos colores naturales y uno encarnado. Esta linterna se halla situada en dicha isla (que es muy pequeña y dista 3 leguas afuera de la Barra), y en la direccion N. S. con la medianía del canal entre Sta. Cruz y Fuerte Lage, y en cuyo puerto se puede entrar á cualquiera hora de la noche sin riesgo, dirigiendo la proa al N. en la direccion de esta linterna, y la de Sta. Cruz que está á la derecha de este canal.

§. VI.

NOTICIAS CURIOSAS ACERCA DE LA MARINA DE GUERRA
DE LA GRAN-BRETAÑA.*Almirantazgo.*

La direccion de todos los negocios referentes á la marina está á cargo de una de las grandes dignidades de la corona, que se denomina *Lord High Admiral*, esto es, grande almirante ó almirante general, habiendo tenido últimamente esta dignidad el duque de Clarence, actual Rey de Inglaterra. Cuando no hay grande almirante, que es lo que sucede casi siempre, se nombran de cinco á siete sugetos, que se intitulan Lores comisionados ó comisarios para ejecutar ó desempeñar las funciones de aquel, y entre los cuales hay varios oficiales generales de marina, y los demas (y aun muchas veces el primer lord) son particulares. Dicho primer lord, que preside la junta y es miembro del consejo de ministros, tiene el mando supremo de la armada; pero ninguna orden ni disposicion suya es válida sin que ademas de su firma la autoricen otros dos vocales, á pesar de que estos no pueden oponérsele en nada.

Pertenece al almirantazgo la direccion general de las fuerzas navales, aunque algunas veces los ministros comunican las órdenes que el Rey tiene por conveniente dictar á los comandantes de las escuadras sobre sus operaciones. Expide despachos y nombra los almirantes, capitanes, comandantes, tenientes, contadores, condestables, contramaestres y carpinteros; confiere los mandos de escuadras, divisiones y buques, y los destinos de arsenales; hace los presupuestos de caudales y gente para la aprobacion del parlamento; tiene á sus órdenes á la junta naval, á la de direccion de víveres y al tribunal del almirantazgo, que entiende en todos los asuntos judiciales y contenciosos de la marina; tambien estan á sus órdenes la tropa de infantería y la de artillería de marina; expide patentes de corso, y tiene tribunales subalternos en las colonias y establecimientos ultramarinos para entender en todos los negocios referentes á las presas.

Todas las órdenes dadas por el almirantazgo, y los partes y comunicaciones que este recibe, tienen la forma de cartas, que se contestan el dia de su recibo del modo siguiente: los vocales no se reúnen mas que para decidir los negocios de mayor importancia, como movimientos de escuadras, asignacion de fuerza en cada punto &c.; los demas pormenores del servicio estan repartidos entre todos los lores. El primero ó presidente se ha reservado todo lo re-

lativo á ascensos y destinos: uno de los miembros está encargado de los armamentos: otro de los arsenales: otro de la cuenta de estos; y asi de los demas negociados. Cada uno examina sin demora todas las cartas que tienen relacion con los que estan á su cargo; y en uno de los picos que dobla, escribe sucintamente el extracto de la respuesta que ha de darse por el oficial de la secretaria á quien corresponde, el cual es responsable de la exactitud de la contestacion al vocal que la mandó dar, asi como este lo es de la resolucion á la junta.

Secretaría del almirantazgo. Se compone de un primer secretario, que lleva la correspondencia y firma; de un segundo y de otro, que lo es del primer lord; de un oficial mayor; de seis oficiales, uno de los cuales es traductor; de un hidrógrafo, que es siempre oficial de la armada, y de algunos empleados subalternos.

Sueldos anuales de todos estos empleados.

	Rs vn.
Primer lord ó presidente.....	470.000
Cinco lores ó vocales á 94.000.....	470.000
Primer secretario en tiempo de paz.....	300.800
Segundo idem idem.....	141.000
Secretario del primer lord.....	28.200
Oficial mayor de la secretaria.....	141.000
Seis oficiales.....	319.976
Hidrógrafo.....	47.000
Dependiente ó segundo de este.....	9.400
Quince entre porteros, criados &c.....	129.250
Gastos de secretaria.....	235.000
Idem del depósito hidrográfico.....	235.000
Idem de la pagaduría de la tropa.....	219.960
Consultas de abogados y gastos judiciales.....	752.000
Sobresueldos del vicealmirante y contraalmirante de la Gran-Bretaña.....	172.960
Astrónomo real de Greenwich, dos ayudantes y un mozo.....	59.288
Calculador del almanaque náutico y director de cronómetros.....	103.400
Gastos extraordinarios.....	235.000
Premios y experiencias para adelantos y descubrimientos.....	188.000
Total.....	4.257,234

En tiempo de guerra goza el primer secretario el sueldo de 394.800 rs., y el segundo el de 188.000.

El método seguido para clasificar y archivar la correspondencia es el siguiente: todos los diversos negociados estan numerados por su orden desde 1 hasta 104, y subdivididos cada uno en las secciones correspondientes, tambien numeradas; de forma que dos números determinan cualquier seccion. El archivero y sus dependientes saben esta numeracion de memoria.

Luego que las cartas estan despachadas en la forma indicada anteriormente, pasan al archivo, donde inmediatamente se toma razon de ellas en un gran libro llamado *Digesto*, cuyo margen está cortado en tantos escalones numerados como negociados hay y quedan indicados, y cada uno de estos subdividido en el número de secciones correspondiente, teniendo todas las páginas los dos números, el del negociado y el de la seccion á que pertenece; de forma que al llegar las cartas al archivo, uno de sus oficiales las lee, y anota cada uno de los asuntos á que se contraen en la seccion del negociado correspondiente con la concision posible, asi como la fecha y número de la carta. Cuando se refieren á algun individuo, hace el oficial una cruz al margen en frente del nombre que se cita, y otra en frente de la firma; y en otro libro en folio, dispuesto alfabéticamente, y llamado *Indice*, se inscribe en su clase cada nombre señalado de esta forma y la fecha de la carta.

En el acto de recibirse estas se sellan con un sello, como el del correo, que expresa la fecha; de forma que en todo tiempo puede acreditarse el dia del recibo de cada una.

La correspondencia se clasifica alfabéticamente por la primera letra del apellido del que la firma, y se divide en legajos de á 300 cartas, por cuyo medio se halla facilísimamente cualquiera de las que se desean ó buscan. Se dividen en tres clases, que son: 1.º las de los almirantes; 2.º las de los capitanes y tenientes, y 3.º las de todas las demas personas que tienen relaciones con el almirantazgo, y se inscriben en las páginas del *Indice*, que estan divididas en tres columnas correspondientes á las tres clases designadas, dejando claros suficientes entre unos y otros nombres.

El *Digesto* y el *Indice* se renuevan todos los años, y se lleva una lista particular de los nombres y servicios de todos los oficiales de la armada, cuya lista sirve al primer lord para conceder ascensos, mandos y destinos de toda especie.

Junta naval.

Se compone de un presidente, oficial de marina de la clase de almirantes; de tres inspectores de construcciones navales, y de otros varios miembros, de los cuales la mitad son oficiales de la armada, y la otra mitad sugetos particulares. Las principales atribuciones de esta junta son: la direccion especial de todas las obras, y de la cuenta y razon de la marina. Para ello se divide en varias secciones, á fin de facilitar el despacho de los negocios, aunque en casos dudosos se reunen todas ellas para formar el consejo pleno, que decide á pluralidad de votos, siendo doble, y por consiguiente decisivo, el del presidente en caso de empate.

Las obligaciones de la junta, reunidas todas las secciones, son las siguientes:

Disponer y consultar bajo la direccion suprema del almirantazgo todo cuanto tenga relacion con los medios de ejecutar las operaciones que se dirijan á mejorar los establecimientos civiles de la marina.

Decidir á pluralidad de votos todos los asuntos relativos al ramo de provisiones, á las contratas y á la distribucion é inversion de los pertrechos navales.

Preparar el presupuesto anual de la armada, hacer efectivas las libranzas sobre el tesoro público á favor del tesorero de marina, y examinar y comprobar el cargo y data de este.

El presidente asiste á las comisiones ó secciones que estima conveniente, aunque cada una de estas tiene el suyo; pero siempre en asuntos delicados é importantes recurren todas á su dictamen, y decide en el acto ó convoca el consejo pleno para resolver definitivamente.

Las secciones en que está dividida la junta y las atribuciones de cada una son como sigue:

Seccion de inspeccion. La preside el presidente ó el vicepresidente.

Secretaría. Su gefe es el secretario del consejo, que asiste á las sesiones y cuida de extender y tomar razon de las actas y de ejecutar las resoluciones en lo que hace relacion al exacto, pronto y secreto despacho de los negocios, llevando la correspondencia con todas las autoridades civiles, militares y navales, y con todos los individuos que tienen asuntos en el consejo.

Toma razon de todos los nombramientos de los oficiales milita-

res y civiles de la armada, desde el primer almirante hasta el último guardia marina, y archiva todas las órdenes, instrucciones y reglamentos expedidos para el servicio de la armada, y toda la correspondencia, excepto la que tiene relacion con la oficina de asignaciones.

Lleva el libro de experiencias donde se consignan los resultados de todos los experimentos que se han hecho para los adelantos de la marina.

A la secretaría está unido el despacho ú oficina de solicitudes, cuyo deber es extender las instancias y memoriales que necesitan hacer los marineros y demas individuos que no pueden efectuarlo por sí mismos, dirigiéndolos en todos los pasos que deben dar para conseguir sus solicitudes, y sirviéndoles de agente.

Oficina de asignaciones. Fue instituida para entender en las que establecen á favor de sus familias los marineros y soldados, y en las letras de cambio que giran los oficiales de guerra, mayores y de mar de tres en tres meses por el importe de sus haberes.

Oficina de registro. Prepara los presupuestos que han de presentarse al parlamento, previa la revision y aprobacion del consejo y del almirantazgo: compara los estados de fuerza con las listas de revista: prepara, examina y comprueba las listas de pagamentos, segun las de revista y los estados, tanto para los buques armados y existentes, como para los perdidos, destruidos ó tomados: forma y completa las listas de los individuos que estan á media paga, insertando los nombres de los que pudiese haber omitido el almirantazgo en las suyas: forma las pólizas para las pagas y demas goces de los almirantes, capitanes, comandantes, tenientes, masters, cirujanos y capellanes: examina ó comprueba las certificaciones de los contadores de los buques sobre consumo de víveres, vestuario, tabaco y camas: comprueba los estados de la gente de mar y de la tropa dadas como presentes por las relaciones de revista de la armada: forma y lleva la lista de los oficiales de mar: comprueba las de las presas: dirige y vigila los pagamentos de los buques y los de los arsenales de Portsmouth, Plymouth, Chatam, Sheerness, Deptford, Woolwich y Londres, y señala los goces correspondientes á cada individuo, segun las listas, liquidando el gasto causado por los oficiales y gente que custodia los buques desarmados.

Oficina de contratas. Prepara cuantas se hacen para toda clase y especie de pertrechos, para la construccion, compra y venta de buques y la de efectos excluidos; dispone las cartas de fletamento de los buques mercantes que cargan municiones y pertrechos, y las de cualquiera otra especie de flete, asi como las instrucciones que de-

ben observarse en los arsenales en asuntos referentes á contratas, compras y ventas de efectos &c.

Seccion de cuentas. Examina todas las que han de presentarse á la junta: lleva una correspondencia muy extensa sobre la inversion de caudales: arregla las reclamaciones de indemnizacion pedidas por particulares por auxilios dados á buques de guerra, por derechos de pilotage &c. &c.: da cuenta á la junta de las infracciones cometidas por toda clase de asentistas en el cumplimiento de sus contratas, y cuando es necesario hacer avalúos, exigir multas ó reclamar indemnizaciones, lo ejecuta por orden de la junta: entrega al *sollicitor* (agente general) de la armada, todos los documentos necesarios para que extienda su dictamen legal en los asuntos contenciosos en que han de entender los abogados de la corona. Todas las letras de cambio, excepto las que libran los oficiales por el importe de sus sueldos, se examinan y comprueban en esta seccion.

Oficina de libranzas de haberes y pagos. Examina las certificaciones de consumos de los arsenales del Rey y de los de particulares que trabajan para la marina, y las cuentas de los constructores empleados en los montes, referentes á efectos entregados y su aplicacion, viendo si están conformes con las contratas y órdenes á que se refieren: participa á la seccion de cuentas todas las faltas de estas certificaciones y los errores que no procedan de equivocacion de operaciones aritméticas, pues que si halla algunos de esta clase, devuelve los documentos á quien los remite, para su correccion: da libranzas por el importe de las certificaciones comprobadas, aumentando el premio ó interes legal por noventa dias: toma razon de ellas, anotando en las mismas el importe de los derechos ó propinas que cobra por su expedicion, insertándolas en libro destinado al efecto, para que sirva de registro á la persona encargada de su cobro: examina las cuentas de los oficiales empleados en reclutar marinería para el servicio, y las de los que cuidan de las vigías de las costas en todo el reino, y da libranzas para liquidarlas: determina y remite á la oficina de cuentas la naturaleza é importe de todas las reclamaciones de fletes de barcos de auxilio, buques guardacostas &c., y de flete de pertrechos navales recibidos en arsenales extranjeros: da cuenta de las reclamaciones hechas, segun las actas del parlamento, sobre los premios señalados por destruccion ó apresamiento de buques de guerra enemigos, y sobre gastos causados por la subsistencia y trasporte de náufragos: forma las libranzas segun el valor de los buques apresados y de sus pertrechos, asi como de los que compra la junta naval, añadiendo á todas el interes ó premio legal: arregla las cantidades que han de pagarse por las certifi-

caciones dadas á prácticos y patronos por gastos de pilotage: da libranzas para que se verifique el pago, y las anota por duplicado, para impedir que se paguen dos veces: examina las cuentas de todos los agentes del almirantazgo y de la junta, las referentes al servicio marítimo que remiten los cónsules, las de los comandantes de buques sobre víveres, vestuarios y desembolsos que hayan hecho, y las de los individuos comisionados para la compra de pertrechos navales: forma cada tres meses pólizas para los sueldos de los lores del almirantazgo, de los vocales de la junta y de los empleados en sus oficinas, y cada semestre las de las pensiones, tomando razon de todo: prepara mensualmente, y con el fin de comprobar las cuentas del tesorero, una relacion de las letras de cambio que cumplen en el mes, expresiva del individuo que recibe, del servicio por que se hace el abono, del número del registro y de la cantidad: remite anualmente á la oficina que entiende en ello una relacion de todas las embarcaciones fletadas: dispone las pólizas para el pago de todas las compras hechas por la junta y la parte de la cuenta de la deuda de la marina, referente á las letras que están en circulacion: forma cada mes, cada tres meses y cada año, relaciones de todos los pagos hechos por letras que ganan premio, y de los que se ejecutan por otras pagaderas á la vista: informa semanalmente á la seccion de cuentas de las órdenes del almirantazgo que están sin contestar, y mensualmente de lo que se adelanta en el examen de las cuentas atrasadas: y por último, lleva un registro de las actas de dicha seccion de cuentas, y la correspondencia relativa á estas y á las resoluciones que puedan servir de antecedentes.

Oficina de cuentas extranjeras. Está encargada de todas las referentes á los arsenales situados en puertos de fuera del reino unido.

Oficina de revision de las cuentas del tesorero. Lleva un diario donde anota todas las libranzas y letras cuyo pago está decretado por el tesorero: examina cada quince dias las cuentas corrientes de cargo y data de la tesorería, y comprueba anualmente el gran libro de data del tesorero, confrontándolo con los documentos originales: lleva un libro de todos los empréstitos (1) hechos á los guardaalmacenes y cónsules en los puertos extranjeros y á todos los individuos que tienen pertrechos á su cargo en los del reino, á los contratistas de construccion de buques y de las obras que han de ejecutarse en los arsenales, á los oficiales encargados de reclutar gente &c., extrayendo anualmente de este gran libro el cargo ó em-

(1) En el sistema de cuenta y razon de Inglaterra se llama *empréstito* toda cantidad cargada á cualquier empleado, mientras no acredita oficialmente su inversion

préstito líquido que resulta á cada uno, y da finiquito á los capitanes, tenientes y cirujanos que han tenido caudales á su cargo y justificado su inversion, para que puedan cobrar sus haberes: lleva la cuenta de la venta é inversion de los efectos excluidos: firma los presupuestos que han de presentarse al parlamento sobre los sueldos de la gente que ha señalado, los de los buques desarmados, el estado de la deuda de la marina, y las cuentas accidentales que puede pedir aquel, haciendo copias de todos estos documentos para el almirantazgo, para la junta y para la tesorería: hace las cuentas y presupuestos de esta: lleva una corriente y mensual con el tesorero, de que remite copia al almirantazgo y á la tesorería: lleva la cuenta de las cantidades entregadas por el ministerio de hacienda al tesoro de marina y de las propinas pagaderas por documentos expedidos por su oficina: toma razon de todas las libranzas expedidas por la tesorería: lleva la cuenta de los operarios empleados en arsenales y fábricas de jarcia, remitiendo estados cada tres meses al almirantazgo.

Oficina de sueldos de la gente de mar. Comprueba el cargo y data del tesorero en la parte relativa á sueldos, segun sus estados mensuales: toma razon de todos los pagos hechos en puertos de fuera del reino á los operarios de arsenales y á la gente de buques desarmados: lleva listas nominales de la que de los armados baja á los hospitales, y pasa noticia de todos los ausentes á la oficina de víveres y estados de fuerza de todos los buques, para certificar que están completos segun reglamento: lleva la cuenta de los pagos hechos segun las relaciones de los buques desde 1.º de enero á 30 de setiembre, y desde 1.º de octubre á 31 de diciembre, que son las épocas en que se liquida la deuda de la armada: lleva una lista de todos los buques armados y de sus equipages, para calcular por trimestres el importe de sus haberes y el del descuento de inválidos correspondiente al hospital de Greenwich. Las relaciones de los pagamentos hechos en los arsenales se remiten á esta oficina, que toma razon de ellos en libro destinado al intento y en el cual cada capítulo general se subdivide en arsenales y trimestres. Comprueba las listas de pagamento de los buques antes de enviarlas á los puertos donde han de verificarse, y participa semanalmente, ó mas amenudo si es necesario, á la junta y á su presidente, el importe de los pagamentos hechos á los buques y el caudal existente.

Oficina de propinas é imprevistos. Recauda las propinas que cobran las demas en que está permitido exigirlas, llevando cuenta exacta de todas: paga los gastos eventuales de la junta, su correo, las gratificaciones por delaciones de desertores ocultos &c.

Seccion de pertrechos. Se corresponde con todos los contratistas de efectos y manufacturas: examina las cuentas de todos los materiales comprados, comprobando si las compras fueron hechas en debida forma y con la autorizacion competente, y si se ha dado buena inversion á los efectos comprados: cuida de que todos los que tienen pertrechos á su cargo, envíen periódicamente sus cuentas de cargo y data, y resuelve cuando halla algun déficit en ellas: examina los pedidos de pertrechos hechos por los arsenales del reino y por los de ultramar y apostaderos, previendo los que pueden hacer los buques comisionados en el orden corriente del servicio ó segun las disposiciones del almirantazgo: designa los arsenales en que han de cargar los trasportes y reunirse los convoyes para la remision de pertrechos, impidiendo el amontonamiento supérfluo y embarazoso de ellos en todos los arsenales y apostaderos: examina la inversion dada por los almirantes, capitanes y otros gefes á los pertrechos, para cuya entrega sin orden expresa no están autorizados los de los arsenales, y forma los inventarios y reglamentos de los buques de nueva construccion y de los destinados á alguna comision que exija alteracion en los establecidos.

Oficina para examinar las cuentas de los guardaalmacenes. Cuida de que todos estos envíen sus cuentas de cargo y data con sus comprobantes, y las clasifica para formar las generales: examina las de efectos recibidos y entregados segun los documentos y certificaciones, y comparando los resultados con los estados trimestres de existencias, deduce el cargo que resulta á cada guardaalmacen. Cuando se muda ó fallece alguno de ellos, verifica el estado de existencias, presentando á la seccion de pertrechos el de las faltas que resulten. Dirije las revistas de inspeccion de pertrechos, siempre que la junta manda hacer recuentos: forma las minutas de las instrucciones que se dan á los individuos encargados de examinar las faltas que aparezcan en las cuentas de los guardaalmacenes: dispone todos los partes y las exposiciones de hechos relativos á las cuentas de estos, ya sea para el parlamento, ya para todas las demas autoridades, siempre que es necesario, y remite las órdenes de la seccion á los asentistas y gefes de los arsenales para la entrega y recibo de pertrechos, y para hacer remesas de unos arsenales á otros.

Oficina de vestuarios. Recibe, inspecciona, empaqueta y remite á los distintos depósitos establecidos en el reino y en ultramar, todas las prendas y efectos de vestuario de marineros y soldados: lleva su cuenta de cargo y data con los guardaalmacenes y con los oficiales de la tropa que lo tienen á su cargo: lleva cuentas separadas á todos los contadores de buques de guerra á quienes se entregan

vestuarios para los de su destino ú otros, y á los asentistas de los mismos, de las cuales da certificaciones cuando están comprobadas, á fin de que la junta disponga el pago.

Comision de trasportes. Es una de las secciones de esta junta, y consta de un presidente, dos vocales, oficiales de marina, otros dos particulares, otro médico y un secretario. El presidente está especialmente encargado de los asuntos y comisiones reservadas, además de la direccion general del ramo: se entiende de oficio con los ministerios de hacienda, del interior y de la guerra, con el almirantazgo &c.: visita lo mas á menudo que le es posible el establecimiento central de Deptford y los buques propuestos para trasportes, presenciando todas las deliberaciones importantes de la comision.

Los dos vocales marinos ayudan al presidente, inspeccionan los buques que se trata de fletar, visitan con frecuencia el puerto de Deptford, reconocen, aprecian y compran los pertrechos, examinan las contratas de fletamento y los cuadernos de bitacora, las listas de revista de los equipages y los estados de fuerza remitidos por los contadores, y participan á la comision las omisiones de los capitanes de los trasportes en el cumplimiento de sus deberes, indicando las penas que por ello merecen.

Los dos vocales particulares están encargados de la cuenta, de la correspondencia y de las oficinas de estos dos ramos: revisan las cuentas del contador y de sus dependientes, y entienden en las contratas, letras de cambio, libranzas, pólizas &c.

El vocal médico interviene en todo lo que tiene relacion con los enfermos y heridos: examina la capacidad de todos los facultativos que se presentan para servir como primeros ó segundos cirujanos de los trasportes, despues de haber sido aprobados por el colegio real de cirugia, y de presentar certificaciones que acrediten su suficiencia: recibe y se entera de los partes diarios de los hospitales y buques hospitales, de las prisiones y buques prisiones, y de todos los depósitos de enfermos y heridos dependientes de la marina: dirige todas las contratas de medicinas y efectos necesarios para los enfermos, y participa como los demas vocales de los trabajos y de las disposiciones de la comision.

Los trasportes se fletan por tres ó seis meses, en cuyo caso se llaman trasportes regulares, y deben estar forrados en cobre ó madera y perfectamente dispuestos para servir en todas partes, hallándose por lo general destinados á conducir pertrechos y municiones á los apostaderos y buques de crucero, y siendo muy útiles en las grandes operaciones militares que ocurren. Los primeros, cuyo destino es navegar en los mares británicos, no tienen necesidad de

estar tan completamente equipados como los segundos.

Quando la comision en que han de emplearse los trasportes no es reservada, se anuncia al público en la lonja de Londres para inteligencia de los armadores, verificándose las contratas en la forma establecida: entonces pasa el buque á Deptford, y luego que está equipado segun aquella y del todo listo, presenta el dueño el certificado de los vocales marinos de la comision que lo acredita, y empieza el abono del flete. El armador que no tiene enteramente pronto su buque el dia prefijado, paga una multa de 940000 reales.

Los empleados en el servicio de los trasportes en Deptford avaluan los buques bajo juramento, cuando se les exige, en la forma siguiente: el agente, oficial de marina, aprecia el aparejo, velámenes, anclas, cables y todo lo que contiene el pliego de cargo de nuestros contramaestres, y el constructor avalúa el casco, arboladura, bombas, botes &c.: estos avalúos se remiten á la comision de trasportes por conducto de su contador, no comunicándolo á los interesados sino cuando aquella lo dispone y siempre por su secretaria. Esto se verifica cuando los buques han sido tomados ó destruidos por el enemigo, pues los riesgos de mar son de cuenta de los armadores.

Los trasportes apresados, quemados ó echados á pique por el enemigo, son pagados por el Gobierno siempre que el capitan y la tripulacion hayan hecho toda la defensa que sea compatible con las circunstancias. En estos casos se rebaja del avalúo secreto, arriba indicado, la cantidad que puede haber disminuido el valor del casco y demas pertrechos por el tiempo que han servido.

Quando se necesita enviar un parlamentario para el cange de prisioneros, ó cuando se trata de un viage de cabotage á Jersey, Guernesey, Escocia ó Irlanda, se fleta por viages, y los buques fletados bajo este sistema lo son de uno de los tres modos siguientes: 1.º á tanto por tonelada para trasportar efectos, en cuyo caso puede el Gobierno embarcar cuatro personas por cada cien toneladas de carga, regulando dos por cada hombre ó muger y una por los niños: 2.º á tanto por persona; y 3.º en totalidad para cargar el buque de cuantos efectos y personas pueda admitir.

En los trasportes se observan todas las disposiciones de policia establecidas en los buques de guerra, y las mas exquisitas precauciones para conservar la salud de las tropas.

Ningun buque puede fletarse para transporte si no tiene á lo menos seis pies y dos tercios de pulgada de puntal en el entrepuentes.

Quando el transporte es á parages situados mas allá del cabo de

Finisterre, se asignan dos toneladas por persona, y una ó una y media en las travesías mas cortas.

Arsenales.

La Inglaterra cuenta en el dia 21 arsenales, establecidos en los puntos siguientes:

- 1 = Portsmouth.
- 1 = Plymouth.
- 1 = Chatam.
- 2 = Deptford.
- 2 = Woolwich.
- 2 = Sheerness.
- 2 = Jamaica.
- 2 = Malta.
- 2 = Bermuda.
- 2 = Kinston, en el alto Canadá.
- 3 = Pembroke.
- 3 = Leith.
- 3 = Gibraltar.
- 3 = Cabo de Buena Esperanza.
- 4 = Harwich.
- 3 = Deal.
- 4 = Isla de Haulbowline.
- 4 = Antigua.
- 4 = Halifax.
- 4 = Trincomalee.
- 4 = Bombay.

Los números del márgen indican la importancia y extension respectiva de cada uno, esto es, que el número 1 denota los principales ó de primer orden, el número 2 los de segundo orden &c.

La plana mayor de los de primera clase es la siguiente:

- Comandante general.
- Comandante de buques desarmados.
- Gefe de constructores.
- Contador general é interventor.
- Guardaalmacen general.
- Contador de consumos de pertrechos.
- Contador de la fábrica de jarcia.

Todos estos se llaman oficiales principales del arsenal; y ade-

mas hay algunos otros con el nombre ó título general de *Oficiales del servicio ordinario*, que son oficiales de la armada, y cuyo deber es cuidar de los buques desarmados y de la policía de su gente. Tambien hay capellan, cirujano, segundo cirujano y alcaide.

En los arsenales de segunda clase no hay este número de empleados, que disminuye aun mas en los de tercera, quedando reducido en los de cuarta á un oficial de la armada con un guardaalmacen.

Las principales atribuciones de estos oficiales son como sigue:

Comandante general. Por lo regular recae este empleo en un capitán de muchos servicios y particular idoneidad, que renuncia al ascenso que por antigüedad le corresponderia, debiendo tener mucha experiencia, tanto en el sistema militar como en el gubernativo; pues para optar á este destino debe haber desempeñado las funciones de miembro de la junta naval por espacio de un año, cuando menos.

La autoridad de este gefe es absoluta para hacer cumplir las órdenes del almirantazgo y las de la junta naval, teniendo facultad hasta para suspender de sus empleos á los oficiales principales. Las órdenes de lo que cada uno de estos debe ejecutar en su ramo, se dirigen abiertas dentro del pliego de oficio que la junta naval envia diariamente al comandante general, y las contestaciones y partes de los mismos pasan en iguales términos á la junta naval, á fin de que el gefe del arsenal tenga conocimiento completo de todo, é informe lo que le parezca. Solo en casos muy ejecutivos puede el comandante general ampliar ó alterar las disposiciones de la junta naval, dando orden firmada, que se considera providencia interina, mientras no llega la decision superior. El comandante general tiene casa en el arsenal, donde reside precisamente, asi como los seis oficiales principales que concurren diariamente á la del gefe, y tratan de la pronta y completa ejecucion de las órdenes á la hora de la llegada del correo; y en su secretaría se toma razon de todas estas órdenes en libro destinado al efecto, pasándolas despues al contador, que las hace copiar y remite á los oficiales á quienes se refieren, los cuales las copian y devuelven firmadas, archivándose asi en la contaduría.

Antes de ser admitidos á ejercer sus empleos los seis oficiales principales y sus subalternos, debe cada uno hacer obligacion jurada y firmada de su puño ante el comandante general de servir bien y fielmente su destino, comprometiéndose á pagar en caso contrario como multa tres anualidades del sueldo que disfruta. El guardaalmacen y los contadores de consumos y de la fábrica de jarcia se obligan ademas por escrito á pagar 4700 reales entre los tres en

caso de no servir bien y fielmente sus empleos, á cuyo fin presentan dos fiadores abonados; y estas obligaciones quedan sin efecto siempre que los interesados hayan cumplido su deber en todas sus partes, sin tomar interes ni participacion en contrata ó asiento del servicio de los arsenales, ni recibir regalos, remuneracion ni propina alguna, no debiendo percibir mas que su sueldo. Las infracciones contra estos preceptos son castigadas con privacion absoluta de empleo é inhabilitacion para volver á obtener cualquier otro, aun cuando sea el mismo comandante general. Aun para recibir su sueldo los subalternos de las oficinas tienen que presentar cada tres meses al tiempo del pagamento certificacion de sus respectivos superiores, que acredite que han servido con fidelidad, diligencia, subordinacion y buena conducta.

Cada uno de los seis oficiales principales del arsenal tiene facultad y obligacion de proponer sus subalternos al comandante general, quien con su informe pasa las propuestas á la junta naval, donde se eligen y nombran los que han de servir las plazas.

El comandante general debe inspeccionar cuanto se trabaja en el arsenal; para lo cual visita frecuentemente los talleres y oficinas; y tiene obligacion de hacer un estudio especial de los deberes de cada uno de los seis oficiales principales. Puede citarlos á su casa siempre que le parece, y por lo menos dos veces al año para leer las instrucciones por donde se gobierna cada ramo, y notar los descuidos ó defectos que haya advertido en su ejecucion, para impedir que se repitan en lo sucesivo. El comandante general informa al almirantazgo y á la junta naval cuando lo estima conveniente acerca de la conducta y suficiencia de los oficiales del arsenal, á fin de que los hábiles y de buen proceder sean premiados, y se tome con los que no lo sean las providencias convenientes, sucediendo esto mismo con los operarios. En todas las oficinas del arsenal se lleva diario de las principales ocurrencias ó trabajos, para estar en estado de satisfacer en cualquier tiempo á la superioridad.

El comandante general debe inspeccionar la calidad de los pertrechos navales que se reciben de contratistas, autorizar con su firma las certificaciones de recibo, y zelar su conservacion y resguardo.

Para admitir operarios se observa la práctica siguiente: cada uno de los oficiales principales examina los pertenecientes á su ramo, y á los que aprueba da una papeleta para que se presenten al cirujano, que informa de su salud y robustez. Con este documento se presenta el interesado al comandante general, que da su aprobacion y queda admitido, formándosele asiento en contaduría.

Lo menos una vez cada tres meses debe asistir el comandante general á una revista en el arsenal y buques desarmados, y autorizar los pagamentos que se hacen en aquellos períodos. Es obligacion suya cooperar con el comandante general del puerto y los capitanes y oficiales de los bajeles que se hallan dentro de balandras, al desempeño de todo cuanto tienen que hacer aquellos en el arsenal; de forma que el servicio no padezca atraso; y ni los almirantes de escuadras ni el del puerto pueden ejercer autoridad alguna en aquel punto, ya sea en Inglaterra, ó ya en las colonias, debiendo limitarse á hacer presente al comandante general todo lo que les ocurra referente á la habilitacion de sus buques, ó recurriendo á la junta naval.

Aunque cada uno de los oficiales principales y otros empleados de los arsenales tiene una instruccion particular que determina sus deberes respectivos, el comandante general es responsable del desempeño de todos, y por lo mismo deben obedecerle en cuanto mande relativo al servicio.

Comandante de buques desarmados. Sus principales obligaciones son: disponer lo conveniente para el aseo y conservacion de los buques de su cargo: revistar su gente con frecuencia: solicitar los víveres necesarios para su manutencion, y los pertrechos navales que asimismo y con aquel primer objeto se necesitan: dar todas las tardes la orden de las faenas en que la gente debe ocuparse al dia siguiente: establecer los cuerpos muertos y amarraderos del puerto, y en caso de que los bajeles que estan en ellos no arrien y calen vergas y masteleros á debido tiempo en los temporales, advertir á sus capitanes la necesidad de ejecutarlo; enviar prácticos, y dar auxilio á los buques de guerra que entran ó salen del puerto; y á cualquier embarcacion que se halle empeñada, á cuyo fin estan á su cargo todas las menores del arsenal, y cuida de que se hallen siempre en estado de servicio. Debe asistir á las faenas de botar al agua los buques, de meterlos y sacarlos de dique, y llevarlos á bahía, siendo de su cargo el hacerles los enjunques en los términos resueltos por la junta naval, y dar cuenta á esta en caso de que los capitanes lo alteren ó varíen. El obrador de velas y el de recorridas, asi como el de cordelería y cables, estan bajo su direccion especial, debiendo dar á sus respectivos maestros las órdenes de cuanto deben ejecutar.

Las formalidades que se observan para el consumo de pertrechos pertenecientes á los ramos de subinspeccion son las siguientes: el comandante de buques desarmados pasa bajo su firma al contador de consumos una noticia de los géneros que se necesitan; el contador

en su vista forma papeleta para el guardaalmacen; y firmada la pasa al comandante, que la firma tambien, y en este estado sirve de orden al guardaalmacen para que los entregue. Para cada clase de servicio se necesita diversa papeleta, numerada desde una hasta donde alcance por meses; y tanto el contador como el comandante escriben ademas en frente de cada renglon su correspondiente valor, por cuyo medio se sabe exactamente cuánto cuesta cada ramo del servicio ó armamento.

Es del cuidado del comandante de buques desarmados preparar el aparejo y velamen, y todo lo perteneciente al ramo del contra-maestre para todos los buques que han de armarse ó habilitarse; certificar las cuentas de este oficial de cargo despues de liquidadas ó formadas por el contador de consumos, ó bien hacer sobre ellas sus observaciones al tiempo de remitirlas á la junta naval al desarmo de los buques. Cada tres meses debe dar aviso al guardaalmacen para que pida los géneros que se necesiten, y hacer, en union con el contador de consumos, los presupuestos generales para remitirlos á la junta naval.

Aunque suele haber varios comandantes de buques desarmados, segun lo exige la extension del servicio, todos obran bajo las órdenes del mas antiguo, que es responsable de cuanto se ejecuta en su ramo, firma los documentos, y no reconoce mas autoridad que la del comandante general.

Gefe de constructores. Tiene á su cargo la construccion y carena de toda clase de embarcaciones, cuyas diferentes obras dirige por medio de ayudantes y capataces ó maestros mayores. Para la admision, despido y rebaja de plazas observa las reglas establecidas en el artículo anterior. Dependen del constructor todos los individuos de maestranza, á quienes da diariamente la orden para los trabajos del siguiente. Reconoce é inspecciona todos los efectos correspondientes á su ramo que entregan los contratistas, asistiéndole en esta operacion el contador general, el de consumos y el guardaalmacen, ademas del maestro mayor del ramo respectivo. Debe destinar el mas hábil de sus ayudantes para que sirva el empleo de maestro de maderas (*timber master*) ó como se dice entre nosotros *maderero*, cuya obligacion es elegir y destinar toda pieza de madera que ha de emplearse, segun la noticia y plantilla que deben pasarle los que dirigen las diferentes obras del arsenal.

El constructor pasa noticia al contador de consumos de los efectos que se necesitan en los obradores por el mismo orden que lo ejecuta en su ramo el comandante de buques desarmados, y al registrar en sus libros la papeleta, debe añadir el valor de cada uno de

los artículos , á fin de saber el de las diferentes obras cuando se hallan concluidas , cuidando de que no exceda su costo del que tienen en los presupuestos que hizo y fueron aprobados por el parlamento.

Para evitar que se hagan obras ó alteraciones innecesarias debe el constructor acompañar al capitán de todo buque cuando va á entregarse del mando , poniéndose ambos de acuerdo sobre las obras que con sujecion á reglamento desee el capitán , y dando cuenta á la junta naval para su resolucion. Asimismo debe dar cuenta de cualquiera innovacion que observe en este punto en los buques que entren en el puerto.

Debe informar al comandante de buques desarmados y al contador de consumos del tiempo para que podrán estar prontas á armarse las embarcaciones que se hallan en carena ó construccion , á fin de tener listos sus cargos y aparejos , correspondiéndole disponer la entrega de todos los efectos de el del carpintero.

Todo lo relativo á la rehabilitacion de buques armados que llegán á puerto con necesidad de obras por el ramo de construccion, le pertenece en los casos ordinarios; pero cuando ocurre algun reemplazo extraordinario de géneros , no procede á hacerlo sin obtener antes la aprobacion del comandante general.

El constructor debe pedir al capitán de todo bajel que entra á desarmar la noticia de sus propiedades , arreglada á fórmula de reglamento , conservándola en su secretaría para los usos á que está destinada ; y luego que haya sido entregada la embarcacion en el estado que corresponde , firma con el comandante de buques desarmados , y con el contador de consumos , un certificado que así lo acredite , y lo entrega al capitán; sin cuyo requisito no puede procederse á pagar de remate al equipage. Examina en union con dicho contador todos los efectos del cargo del carpintero , haciéndolos anotar en libro destinado á estas revistas , con especificacion del estado de cada cosa , antes de remitirlos al guardaalmacen ; y luego que el contador le pasa la cuenta de cargo y data que forma al carpintero , certifica su exactitud , ó la pasa á la junta naval con sus observaciones.

Dispone el uso de estufas en los buques desarmados , y en los que se carenan y construyen , cuando lo estima necesario.

Cuida de que los aprendices de carpintero aprendan también á calafatear en el último año de su enseñanza ; y concluido el término de esta , les expide el certificado que merezcan por su inteligencia y conducta.

El constructor es responsable de todo lo que tiene relacion con

las obras de su cargo , aunque puede hacerlas dirigir por sus subalternos , debiendo por consiguiente presenciarse é inspeccionarse todas las que se ejecuten , dando la preferencia á las mas importantes , y recurriendo al comandante general cuando encuentre dificultades ú obstáculos que paraliquen el servicio.

Contador general é interventor. Luego que en la secretaría del comandante general se copian las órdenes de la superioridad , se pasan á este gefe , que las hace extractar en libro destinado al intento , anotando en ellas la fecha en que las recibe , é inmediatamente las envia á los oficiales á quienes corresponden ; copiadas por estos , y firmadas al margen , vuelven al contador , que las archiva y responde de ellas.

Ordena por materias en un libro llamado *Digesto* las órdenes y reglamentos , á fin de que en todo tiempo puedan los oficiales del arsenal recurrir á él , y adquirir la instruccion que necesiten , quedando siempre el libro en la oficina.

Lleva una lista de asiento de todos los operarios del arsenal , los cuales no deben pasar del número asignado por reglamento , á no haber orden expresa para ello ; y debe revistarlos diariamente al tiempo de entrar y salir del trabajo.

Recibe semanalmente avisos del comandante de buques desarmados y del constructor acerca del número de operarios que hay en cada buque , ó en cada obra de las que estan al cuidado de dichos oficiales , expresando los que se han ocupado en cada operacion , y el tiempo empleado en ella ; de cuyos datos deduce el contador el costo para cuando lo pida la junta naval , para comparar el gasto efectivo con el que se presupuso.

Cada trimestre forma una lista exacta de pagamento de toda la maestranza , dando á cada individuo (tres dias antes del pagamento á lo menos) una nota de sus ajustes , para que sepa lo que debe y ha de percibir.

Pasa revista semanal á todos los buques desarmados , conservando listas correctas de sus dotaciones ; y forma las de sus pagamentos cada tres meses.

Cuando se arma algun buque , forma ó levanta desde luego su lista matriz , y pasa revista semanal á todos los que estan en puerto , asi como á todos los que con cualquier motivo fondean en surgideros de su distrito ; á cuyo fin pide á los capitanes , y estos le entregan una lista exacta de revista , que firman ellos mismos y los oficiales que deben autorizarla. Las originales de todos los bajeles que salen á navegar , y las de los que desarman , pasan inmediatamente á la junta naval , y cada tres meses las de los que no se ale-

jan del puerto y arsenal , á fin de que puedan formarse los ajustes y la cuenta del consumo de víveres. Tambien pasa revista á los transportes , á los buques de carga , y á todos los que segun contrata deben tener determinado número de gente á bordo ; y de todas estas noticias forma estados generales de la fuerza que tienen los buques armados , pasándolos semanalmente al almirantazgo y á la junta naval.

Examina en union con el guardaalmacen y con el contador de consumos , acompañados de los maestros mayores respectivos , la calidad y dimensiones de cuantos géneros y efectos se reciben , y de los que entregan los contratistas , viendo si estan arreglados á contrata , y desechándolos en caso contrario , ó rebajando sus precios lo conveniente ; en cuya operacion le ayuda ó sustituye otro de los gefes del arsenal , pues está establecido que puedan suplir unos por otros. En el acto del recibo del género anota su entrada en cuaderno donde se hace esta operacion por dias ; y todas las noches pasa estas anotaciones al libro llamado de entradas , con la especificacion del número , clase y peso de todos los efectos recibidos ; lo mismo practican por su parte el guardaalmacen y el contador de consumos , ó el encargado de la fábrica de jarcia , si los efectos recibidos le corresponden , confrontándose á menudo esta cuenta triplicada , y lo menos una vez al mes.

Cuando los contratistas ó proveedores lo exigen , extiende certificaciones de las entregas que han hecho , y pasadas en borrador á examen y confrontacion de las demas oficinas , y devueltas por los gefes de estas con las iniciales de sus nombres en señal de su conformidad , las pone en limpio y recoge las firmas de aquellos , en cuya forma se presentan al comandante general , que tambien pone la suya , y las remite á la junta naval , que es la que debe ejecutar el último reconocimiento y acordar el pago.

Alternando el contador general con los otros oficiales referidos , asiste y cuida de la venta de lo excluido é inútil ; presencia todos los pagamentos , y desempeña otros muchos encargos importantes , sin poder jamas separarse de las instrucciones y órdenes de la junta naval , á menos que el comandante general no le dé las suyas por escrito en los casos en que para ello está autorizado , de cuya novedad debe dar cuenta por el primer correo á la citada junta.

Guardaalmacen general. Todos los almacenes de pertrechos y depósitos de madera estan á su cuidado ; y en consecuencia de orden ó disposicion de la junta naval se hace cargo de todos los efectos que vienen al arsenal , siendo de su deber darles salida en los términos indicados. Examina con los dos contadores si son de buena calidad

y arreglados á contrata, presenciando el recibo, y anotándolo en cuadernos mensuales, de los cuales y de las papeletas de consumo forma extractos cada tres meses, reuniendo todas las partidas de una misma especie, y sentando las entradas y salidas en forma de cargo y data en un libro maestro destinado al intento; cuyo resultado ó balance remite cada tres meses á la junta naval, á la cual avisa tambien de tiempo en tiempo de los géneros que segun su práctica y conocimientos pueden necesitarse. El resto de sus obligaciones queda expresado en los artículos anteriores.

Contador de consumos de pertrechos. Concorre con los demas oficiales y maestros al examen de las dimensiones y calidad de todos los efectos que se reciben.

Lleva en su oficina libros en limpio de todas las entradas, iguales á los del contador general, con los que confronta mensualmente. Por consiguiente cuando este expide á proveedor ó cantratista la certification con que ha de presentarse á la junta naval para acreditar las entregas que ha hecho, examina el de consumos si está ó no conforme, y lo expresa al respaldo: de suerte que este oficial, el contador general y el guardaalmacen, ó el encargado de la fábrica de jarcia cuando se trata de efectos correspondientes á su ramo, llevan por tres distintas manos la misma cuenta.

Interviene todos los consumos en la forma indicada en los artículos anteriores, y cuida de los reemplazos.

Extiende las notas ó papeletas para todos los géneros, excepto maderas, que tanto de lo nuevo como de lo usado hayan de aplicarse á distintos objetos, y lo hace en virtud de providencia del comandante de buques desarmados ó del constructor respectivamente; y estas papeletas sirven de data al guardaalmacen.

Forma los cargos correspondientes á las personas que reciben dichos efectos, y los levanta cuando los entregan manufacturados ó convertidos.

Para el último miércoles de setiembre debe tener preparado y remite anualmente á la junta naval un presupuesto que forma con el comandante de buques desarmados y el constructor, sobre el gasto probable del año inmediato en el arsenal de su destino en los tres grandes objetos de construccion y carenas, reparo ó recorrida de buques armados y conservacion de los desarmados, del arsenal, amarraderos y servicio del puerto.

A fin de cada trimestre remite á la junta naval cuenta del gasto efectivo que se ha hecho en cada embarcacion en aquel periodo en arboladura, casco, aparejo, repuestos &c., así como en lo relativo á construccion, rehabilitacion ó conservacion, deduciéndolo del va-

lor de los artículos empleados bajo estas tres distintas denominaciones; y anualmente presenta un estado del gasto hecho cada trimestre bajo las mismas, comparándolo con el presupuesto, y explicando las causas de las diferencias que hubiere.

Las demas obligaciones de este oficial quedan explicadas en los artículos anteriores.

Contador de la fábrica de jarcia. Es de su deber zelar el gobierno económico de la fábrica, revistar sus diversos ramos y empleados, y tener á su cargo todas las primeras materias y los efectos manufacturados, siguiendo el orden que observa el guardaalmacen en su ramo.

Ademas de las instrucciones referidas para los principales oficiales de los arsenales, hay cuarenta y dos instrucciones particulares para igual número de empleados inferiores, como ayudantes del constructor, contramaestres del arsenal, de á flote, de obras nuevas, capataces &c.

Buques desarmados. Los buques desarmados conservan á bordo las puertas, herrages, muebles clavados al costado &c. Luego que el capitán concluye el desarmo, van á bordo el comandante de buques desarmados y el constructor, los cuales reconocen detenidamente todo el buque para asegurarse de que ningun efecto movable está oculto ú olvidado; y todo lo que designan en este reconocimiento se desembarca inmediatamente. En seguida expiden al capitán una certificacion que acredita que todos los pertrechos navales y militares han sido entregados en debida forma, y que el buque se entrega en el arsenal limpio y bien acondicionado. Mientras que el capitán no presenta esta certificacion al comandante general, no queda libre de su cargo.

Los ingleses piensan, y con sobrada razon, que un navío cuyo valor asciende á 7.520,000 reales, y cuya duracion media es de ocho años en tiempo de guerra, y de catorce en el de paz, es una máquina que debe conservarse á toda costa; porque bajo el supuesto establecido la desmejora anual es de 940,000 reales en el primer caso, y de 537,680 en el segundo; y aun cuando se gaste la considerable cantidad de 376,000 reales para aumentar un año su duracion, se economizarian 564,000 reales en tiempo de guerra, y 161,680 en el de paz. Las precauciones que toman pues para conseguirlo son las siguientes:

Desarmado el buque, queda á bordo un número designado de oficiales de mar y de marinería para cuidar de su aseo y conservacion. Esta gente está á las órdenes del comandante de buques desarmados, y todos estos forman una escuadra, á la cual se dirigen por

señales las órdenes de policía, como largar toldos y mangueras, encender fogones, apagarlos &c.

Cuando en tiempo de paz echan al agua buques nuevos, no se dan priesa á concluirlos, y tienen siempre el número proporcionado á las atenciones del servicio, á flote ó en las gradas, bastante adelantados para rematarlos en pocos dias, siendo muy conveniente no hacerlo mucho tiempo antes de servirse de ellos, y no colocar una porcion de piezas que perjudican á la circulacion del aire, impidiendo asi que las maderas se calienten y pudran por falta de ventilacion.

En todas las chazas abren en el forro una abertura de una pulgada, de popa á proa, que es un excelente medio de ventilacion. Quitan las puertas de todos los pañoles, la tabla superior de todas las divisiones del sollado, todas las chilleras, y por fuera todas las piezas que se sobreponen al costado, pernos, cadenas de mesas de guarnicion &c. En vez de clavar todos los pernos, no lo ejecutan mas que con los absolutamente necesarios, dejando los barrenos de los restantes abiertos y destapados. Los dos tablones de todas las cubiertas, excepto las superiores, inmediatos á los trancañiles se quitan igualmente de popa á proa, colocándolos sobre tacos de madera, lo que proporciona cuatro aberturas longitudinales por donde circula libremente el aire de las baterías á la bodega, y solo calafatean las costuras del centro y las del alcazar, pasamanos, castillo y toldilla para impedir las goteras. Quitan cuatro cucharros hasta un poco mas arriba de la línea de agua, y los reemplazan con tablas de olmo llenas de agujeros pequeños que permiten la entrada del aire en el sollado y bodega.

Ademas de los puntales fijos que sostienen las cubiertas, ponen otros volantes por todas partes. Los cuarteles de las escotillas se colocan horizontalmente sobre ellas encima de cuatro puntales clavados en los ángulos de las brazolas, y unidos entre sí por listones de pino; y encima de los del sollado y primera batería estan situadas las vigotas de cadena. Las portas se desmontan y colocan en crujía en el sollado, poniendo en su lugar celosías ó persianas, cuyas tablas se levantan y bajan por medio de otra endentada; y las cureñas se reunen tambien en el centro de la primera batería.

Los buques nuevos estan pintados de blanco desde las cintas hasta las regalas, é interiormente en castillo, pasamanos, alcazar y toldilla; porque está demostrado que este color conserva mucho la madera. Los cabrestantes, serviolas, barraganetes, cabeza del timon y espigas de los palos tienen manguerotes ó capillos de lona alquitranada para resguardarlos de la intemperie. Toda la arboladura está

á bordo pintada de blanco, y solo permanecen colocados los tres palos, cuyas mechas descansan sobre lingotes atravesados encima de las carlingas, y no tienen mas sujecion que dos obenques por banda y un falso estay, cuyas vigotas y acolladores estan cubiertos con fajas alquitranadas. Los baos de dichos palos estan igualmente abrigados para impedir que las lluvias pudran sus cabezas. El bauprés, todas las vergas y los masteleros de gavias y juanetes estan colocados encima del combés; y para cubrirlos forman una barraca con dos techos, uno á cada banda, prolongándola cuanto es necesario para resguardar enteramente las vergas mayores. La fogonadura del bauprés tiene tambien su techo, y por ella entra una manguera de ventilacion. Todas las tablas de estos techos estan pintadas, y cubiertos ellos mismos con encerados alquitranados.

Para apagar cualquier incendio tienen dos grandes almacenes de agua en el alcazar debajo de los portalones ó bocas de escala de la toldilla, cuyas aguas recogen. Junto á ellos hay dos bombas de incendio siempre listas.

Para achicar el agua tienen colocadas dos bombas de cadena y dos aspirantes sencillas.

La renovacion del aire la ejecutan con mangueras muy bien dispuestas en tiempos secos, y con estufas en los lluviosos, colocando las unas y las otras en los parages mas aparentes.

Para evitar que los buques se quebranten, tienen siempre hecho el enjunque y la aguada, que conservan en cajas de hierro.

Nunca entran los buques repentinamente en armamento. Cuando el almirantazgo conceptúa que podrá necesitar de alguno ó algunos de ellos, da la orden de *ponerlos en comision*: entonces se embarcan el capitan, la plana mayor y parte de la tripulacion: concluye su obra muerta, si no lo está; calafatea las cubiertas; pinta, apareja, acaba de hacer la aguada, monta la artillería &c.; y cuando el almirantazgo lo dispone, concluye el armamento, recibiendo el resto del equipage, los víveres y todo cuanto es necesario para ponerse á la vela. Siempre tienen en este estado el número necesario de buques para atender á todas las ocurrencias del servicio.

Comandante general del puerto. Además del comandante general que hay en los puertos principales del reino unido y de ultramar, que tiene arbolada la insignia, hay en los arsenales de primera clase un almirante con el título de *almirante del puerto*, ó en nuestro idioma usual *comandante general*, cuyas facultades y obligaciones son las siguientes:

1.º El comandante general del puerto es responsable de la pronta y completa habilitacion de todos los bajeles que estan dentro

de balandras; de la exacta ejecucion de las órdenes y reglamentos, y del cumplido desempeño de los deberes de todos sus subalternos. Es el gefe inmediato de todos los bajeles que estan en armamento y recorrida, y solo en casos de gran necesidad puede hacer salir á la mar otros que los que estan designados por el almirantazgo.

2.º Luego que entran en la dársena buques armados para recorrer ó carenar, quedan á sus órdenes; y si son de insignia, se iza esta en cualquier otro de los que estan en bahía, hasta que terminada la habilitacion de aquellos vuelven á salir de balandras. Todos los pedidos y partes de los que estan dentro de ellas se dirigen á este almirante; pero los comandantes generales de escuadra pueden exigir que los capitanes de sus buques, que se estan recorriendo, les den estados de fuerza y partes de los adelantos de las obras que en ellos se ejecutan.

3.º Los capitanes de los bajeles que estan en bahía y á las órdenes de almirantes, deben entenderse con ellos para todas las atenciones del servicio, y los de buques sueltos directamente con el almirantazgo.

4.º Los capitanes que no estan á las órdenes de un almirante que está presente, deben entenderse con el almirante del puerto en todos los asuntos del servicio, aun cuando aquel sea mas antiguo; pero el capitan mas antiguo de la escuadra debe, si ha sido autorizado para ello por su comandante general, recibir copias de los estados de todos los buques de aquella, y remitirlos á este para que tenga conocimiento del en que todos se hallan, y del tiempo en que podrán estar en disposicion de salir á la mar.

5.º Ningun almirante puede mezclarse ni intervenir en las atribuciones del del puerto, ni disponer que se atienda con preferencia á determinado buque en las obras que necesite, ni en los reemplazos de víveres, municiones, pertrechos y gente, aunque con respecto á esta última puede ejecutarlo con la de sus buques. Tampoco puede mandar entrar dentro de balandras á ninguno sin previo conocimiento de aquel.

6.º Todas las órdenes expedidas por el almirantazgo con referencia á bajeles que se hallan dentro de balandras se dirigen al almirante del puerto, el cual acusa su recibo, y las pasa á los oficiales á quienes corresponden, asegurándose de su puntual cumplimiento. Cuando algun almirante ausente tiene que dar órdenes á buque suyo que está dentro de balandras, las dirige al del puerto.

7.º Si algun buque entra dentro de balandras sin necesidad; si su capitan da parte de faltas ó defectos que no existen, ó exagera las que realmente tiene, debe el almirante del puerto dar cuenta al

almirantazgo, así como del día en que cada uno estará en estado de dar la vela, con tres de anticipación. Debe cuidar igualmente de que todos los capitanes y oficiales asistan constantemente á sus deberes respectivos, á fin de que no haya atrasos ni descuidos en sus habilitaciones.

8.º No debe permitir que buque alguno permanezca dentro de balandras mas tiempo que el absolutamente necesario despues de haber recibido la orden de salir, que debe hacer ejecutar en el momento de estar en disposición de verificarlo.

9.º Debe ir con frecuencia á bordo de los buques que se hallan fondeados en el arsenal con el objeto de pasar revistas á sus equipajes, obligando á residir constantemente á bordo á todo el que no esté enfermo ó convaleciente; con el de examinar la clasificación de la gente de mar, para asegurarse de que ninguno tiene plaza superior á su inteligencia; con el de inspeccionar si los buques se hallan en el perfecto estado de disciplina, policía, aseo y ventilación, y si se practica en ellos todo lo necesario para conservar la salud de la gente, si se mantiene la mas exacta subordinación, y si se hacen frecuentes ejercicios. Cuando descubre faltas graves sobre estos asuntos, debe participarlo al almirantazgo.

10. Debe mandar á los capitanes que observen la mayor exactitud en los partes y correspondencia oficial.

11. No debe conceder licencias por mas de veinte y cuatro horas á ningun oficial sin autorización del almirantazgo.

12. Cuando el comandante general del arsenal pide por escrito gente de mar para los trabajos de aquel puesto ó de los buques desarmados, facilita el almirante del puerto la necesaria (siempre que las atenciones del servicio no lo impidan) de las dotaciones de los armados que estan dentro de balandras, á cuyos capitanes comunica las órdenes correspondientes. Estos destacamentos se componen de un teniente por lo menos, y del número competente de guardias marinas, oficiales de mar y marineros; y á todos se abona por cada día de trabajo lo siguiente:

Rs. Mrs.

	<u>Rs.</u>	<u>Mrs.</u>
A los tenientes.....	9	24
A los <i>master mates</i> y guardias marinas.....	4	24
A los oficiales de mar.....	3	18
A los marineros.....	2	12

13. Cuando se arma de nuevo algun buque, ó cuando alguno de los que se estan reparando recibe orden de salir pronto á la mar,

para cuya operacion necesita auxilio de gente, dispone el almirante del puerto que de todos los demas se le facilite la necesaria en la forma explicada en el artículo anterior.

14. Debe emplear la maestranza de todos los buques armados que puedan proporcionarla en la recorrida de los que no tienen necesidad de volver á entrar en el arsenal.

15. En tiempo de guerra debe tener siempre cierto número de las fragatas y buques menores de su mando apostados en cruceros convenientes para impedir que ningun buque de guerra enemigo ó mercante pueda acercarse al puerto sin ser descubierto, y debe encargár á sus capitanes que reconozcan con el mayor esmero á todos los que se aproximen á aquel, con el objeto de examinar por sí mismos á los que parecieren sospechosos.

16. En tiempo de guerra debe obligar á los capitanes de sus buques á estar siempre tan dispuestos á batirse como las circunstancias de cada uno de ellos lo permita, con el objeto de tener buena guardia fuera, y de rechazar cualquier ataque imprevisto de dia ó de noche.

17. Debe examinar cuidadosamente el estado militar y marinerero de todos los buques mercantes armados ó fletados, asi como el de sus víveres y demas pertrechos, y cuidar de que no se les detenga en puerto mas tiempo que el absolutamente necesario, informando á la junta naval de todas las faltas ó defectos que encuentre en ellos para que imponga á los propietarios la multa correspondiente.

Junta de víveres y medicinas, ó direccion general de estos dos ramos.

Está establecida en Lóndres, y se compone de un presidente, un vicepresidente y cinco vocales, divididos en dos secciones: la primera, compuesta de un oficial de la armada, un particular y un contador antiguo, dirige los negocios corrientes, la correspondencia y todos los repuestos, vigilando al mismo tiempo y haciendo observar la mayor economía en todas las manipulaciones y pormenores del ramo: la segunda, formada por dos particulares y un contador antiguo, lleva el cargo y data de los caudales y efectos, juntándose diaria y parcialmente las comisiones, y dos veces á la semana la junta plena. Una comision de tres miembros visita anualmente en tiempo de paz, y lo mas á menudo posible en el de guerra, los establecimientos de víveres que hay en varios puertos, dependientes del principal situado en Deptford, y examina deteni-

damente todos los diversos ramos del servicio, y si se ejecutan con exactitud las instrucciones y reglamentos; juzga los defectos de estos, y corrige en el acto los desórdenes y abusos; observa la inteligencia de los operarios y empleados; pasa revista á todos; despide los inútiles é inválidos &c. &c. Da cuenta despues á la junta del resultado de la visita, y de las disposiciones que juzga necesario tomar, y esta traslada el parte al almirantazgo con sus observaciones. Las visitas ni se anuncian ni tienen época determinada.

Esta dependencia cuenta solo en Londres y Deptford 199 empleados desde el presidente hasta el último portero ó menestral; y el gasto de sus sueldos y el de todos los restantes establecimientos del ramo ascendió en el año de 1818 á 3.016,178 reales.

Real colegio naval para guardias marinas.

Este colegio, establecido en el arsenal de Portsmouth, fue fundado en 1729, aumentado en 1773, y organizado de nuevo en 1806. Se compone de 40 colegiales, hijos de oficiales de la armada, que mantiene el Estado, y de otros 30 particulares que se costean de sus casas. Para ser admitido es necesario saber las cuatro primeras reglas de aritmética, la llamada regla de tres, los elementos de Euclides, escribir el idioma nativo corrientemente, construir una frase, y tener mas de trece y menos de diez y seis años. Los alumnos estudian por espacio de tres, que se les cuentan por dos de los seis que han de servir en la mar para ascender á tenientes, y los cuatro restantes deben estar precisamente embarcados.

Se prefiere siempre en igualdad de circunstancias á los jóvenes que han navegado; y á los que lo han ejecutado por espacio de dos años se les exime de otorgar una fianza de 19,800 reales, que pierden los que al salir del colegio no navegan cuatro años en los buques de guerra. El haber de cada uno es de 7.050 reales anuales, que se invierten en pagar la manutencion, vestuario, lavado &c., recibiendo únicamente cuatro reales y medio por semana; y no se permite que al tiempo de la admision lleven mas de 50 reales en el bolsillo. Los alumnos despedidos del colegio no pueden servir jamas en la armada en clase de oficiales.

Presupuesto del gasto de este colegio para el año de 1820.

Rs. vn.

Teniente gobernador, capitán de navío (el gobernador es siempre el primer lord del almirantazgo).....	75.200
Secretario.....	14.100
Dos tenientes.....	37.600
Un cirujano.....	7.520
Una matrona ó ama de llaves.....	6.580
Un portero.....	6.580
Un mensajero.....	6.486
Manutención y vestuario de los colegiales, salarios de criados &c.....	303.808
Gastos del edificio.....	50.666
Maestro de matemáticas.....	65.800
Idem de latinidad.....	32.900
Primer ayudante.....	23.500
Dos segundos.....	41.360
Maestro de frances.....	18.800
Idem de dibujo.....	18.800
Idem de esgrima.....	9.400
Idem de baile.....	9.400
Dos sargentos de artillería.....	5.840
Total.....	<u>734.340</u>

Asilo ó casa de refugio para los huérfanos de ambos sexos de soldados y marineros muertos ó ahogados en el servicio.

Está establecido en la orilla del Támesis, poco mas abajo del observatorio de Greenwich (de cuyo hospital depende) en un palacio construido por la reina María Enríqueta, esposa de Carlos II, y hay siempre en él 800 niños y 200 niñas, entrando los primeros en la edad de siete á diez años, y las segundas de siete á ocho, saliendo todos á los catorce ó catorce y medio.

Se enseña á las niñas á leer, escribir, contar y todas las labores propias de su edad, clase y sexo; y á los niños (que se destinan á seguir la profesion de la mar) á leer, escribir, contar, componer

su ropa y zapatos , remar y demas operaciones marineras , para que con la práctica de los buques lleguen á ser excelentes hombres de mar.

Las niñas estan cuidadas por matronas , y sus habitaciones enteramente separadas de las de los niños , componiéndose su trage de un vestido gris , una pañoleta blanca y un sombrero de paja ; y duermen de dos en dos en catres de hierro.

Los niños duermen cada uno en un coi , dispuestos en dos filas una sobre otra , enganándose el guardacabo de una bolina en la pared , y el de la otra en puntales de hierro dispuestos al intento : en cada sala hay 200.

El uniforme se compone de pantalon y chaqueta de paño azul , con botones lisos dorados , medias , zapatos y sombrero redondo.

Para aprender la práctica de la maniobra tienen un buque proporcionado , donde van alternativamente.

El establecimiento está dividido en escuela alta y baja ; en la primera hay 400 niños , y en la segunda los otros 400 y las 200 niñas.

Para dar una idea del gasto anual del establecimiento , segun el presupuesto presentado al parlamento para su aprobacion en el año de 1320 , lo trasladamos á continuacion.

	<i>Rs. vn. Mrs.</i>
Gobernador (generalmente lo es un capitán de navío).....	68.502 17
Un secretario.....	33.821 8
Un escribiente.....	11.827 32
Un auditor	28.200
Un capellan.....	23.500
Dos cirujanos y un guardaalmacen.....	59.881 20
Dos dependientes de estos.....	14.228 29
Cuatro contramaestres.....	16.341 31
Nueve segundos idem.....	29.530 3
Dos guardianes.....	5.160 20
Dos porteros.....	6.507 14
Un jardinero.....	7.520
Dos matronas.....	16.920
Tres maestros de escuela.....	7.050
Cuatro cocineros.....	5.452
Una lavandera.....	2.068
	336.512 4

Suma de enfrente.....	336.512	4
Dos segundas idem.....	2.256	
Veinte y cuatro ayas.....	27.824	
Albañil.....	4.423	16
Arquitecto y reparos.....	61.100	
Manutencion de mil huérfanos, 28 em- pleados subalternos, 2 matronas y 24 ayas.....	852.547	4
Vestuario de mil huérfanos y 15 em- pleados.....	218.362	
Alumbrado y combustible.....	95.774	8
Utensilios, enfermería, lavado, gastos de escritorio &c.....	415.444	25
	<hr/>	
Total.....	2.014.243	23
	<hr/>	

Establecimiento de amparo á los capitanes y gente de mar que envejecen en el servicio mercante.

Fue fundado por el Rey Henrique VIII á mediados del siglo XVI. Depende inmediatamente de la corona; tiene grandes privilegios, con total independendencia del almirantazgo.

Lo dirige una junta compuesta de los que ellos llaman *hermanos antiguos*, y un presidente, elegidos todos entre las personas mas caracterizadas y distinguidas del reino, que tienen tres sesiones cada semana, y consejo todos los meses, al que asisten los *hermanos modernos*, que son los que desempeñan el trabajo y comisiones de la casa.

Esta tiene á su cargo:

- 1.º El cuidado de los faros y linternas de todas las costas del Reino-Unido.
- 2.º El de las boyas y valizas de los bajos.
- 3.º El de las marcas construidas ó establecidas en tierra para evitarlos.
- 4.º El de la policia y lastre del rio Támesis.
- 5.º El examen de los prácticos del rio, del mar del Norte y del Báltico, y de los capitanes mercantes.
- 6.º El de los *masters* de los buques de guerra.

Los derechos que cobra, y los arbitrios que tiene señalados, ascienden á sumas muy considerables, con las cuales atiende á sus

gastos , y mantiene crecido número de pensionistas , que en 1814 pasaban de 100.

Hospitales.

Los hospitales fijos de la marina inglesa en el Reino-Unido son los siguientes :

Real hospital de Greenwich.

Real hospital de Haslar (Portsmouth).

Real hospital de Plymouth.

Con el nombre de *cuarteles* de enfermos existen los de ;

Aberdeen.

Bunirana.

Campbelltown.

Carrickfergus.

Cromarty.

Dartmouth.

Exmouth.

Falmouth.

Fowey.

Galway.

Greenock.

Grimsby.

Ilfracombe.

Hull.

Kingstown.

Leith.

Liverpool.

Londonderry.

Margate.

Milford.

Molville.

Montrose.

Penzancee.

Pole.

Shields.

Swansea.

Southampton.

Stranraer.

Waterford.

Weymouth.

Yarmouth.

Fuera del reino tienen los siguientes :

Bermuda.

Cabo de Buena Esperanza.

Jamaica.

Malta.

El hospital real de Greenwich fue fundado por el rey Guillermo III y la reina María en 1694 para asilo de los individuos de la armada, en un palacio construido por Carlos II en la orilla del río Támesis. Los fondos con que se sostiene son :

1.º Dos reales y 12 maravedís retenidos mensualmente del sueldo de toda la gente de mar que navega en buques de guerra y del comercio. En 1816 produjo este descuento 2.479.344 reales.

2.º La renta de los bienes adquiridos por el hospital en virtud de donaciones públicas y particulares. En 1805 ascendía á 4.230⁰ reales.

3.º El premio del dinero del hospital impuesto en los fondos públicos. Apesar de los gastos del establecimiento poseía este en 1817 353.440⁰ reales impuestos al 3 por 100, que componen la renta anual de 10.603.200 reales; y reasumiendo las tres sumas anteriores, resulta un total de renta anual de 17.312.544 reales.

Ademas de todos estos recursos señala anualmente el parlamento las cantidades necesarias para el pago de medios sueldos, pensiones y retiros concedidos á individuos del cuerpo de la armada afectos ó dependientes del hospital.

Todos los que son admitidos en él por ancianidad, achaques ó heridas recibidas en el servicio, estan alojados, mantenidos y vestidos por cuenta del Estado, y reciben ademas semanalmente 14 reales y 4 maravedís los oficiales de mar de primera clase, 11 reales y 25 maravedís los de segunda, y 4 reales y 24 maravedís los marineros.

Para el servicio del hospital hay el número necesario de mugeres, viudas de marineros, que no deben haber cumplido 45 años; al tiempo de su admision.

A fines de la última guerra no pudiendo contener el hospital el número de hombres de mar que tenían derecho á ser admitidos, se estableció por un acta del parlamento la clase de pensionistas externos, cuyo número en 1817 era de 32.400, y sus haberes importaban 25.803.846 reales anuales.

El establecimiento está dirigido por una junta compuesta de las grandes dignidades del Estado: los negocios interiores por otra de 25 individuos de la primera distincion, marinos, militares y empleados civiles; y la parte militar está á cargo de un gobernador (que

es siempre un almirante de relevantes servicios y honrosas heridas), de un segundo gobernador , cuatro capitanes y ocho tenientes.

Pensiones.

El gobierno las concede por servicios distinguidos y por heridas á los almirantes , capitanes y demas oficiales de la armada y de tropa de marina.

El aumento progresivo de la armada , y el considerable número de heridos é inválidos que resultarían de las guerras , y no podían tener cabida en el hospital de Greenwich , obligaron al gobierno á concederles pensiones que gozasen en sus casas , las cuales eran de 6, 8 reales anuales á los marineros , y se pagaban de los fondos de la caja de Chatam ; pero en 1814 fueron abolidas estas pensiones , rigiendo desde entonces el siguiente reglamento :

Art. 1.º Todo marinero , page ó soldado herido en el servicio , recibe desde luego cantidad determinada en dinero ; y al tiempo de ser despedido por consecuencia de las mismas heridas se le concede una pension diaria proporcionada á ellas , y cuyo mínimo es de 2 reales y 12 maravedís , y el máximo 7 reales y 2 maravedís.

Art. 2.º Todo marinero despedido por inútil ó achacoso á los siete años de servicio (ó antes si por circunstancias particulares merece alguna consideracion) tiene derecho á una pension que no puede subir de 3 reales y 31 maravedís ni bajar de 1 real y 32 maravedís diarios , segun la siguiente tarifa :

	<u>Rs.</u>	<u>Mrs.</u>
Si está imposibilitado de trabajar para ganar su subsistencia	3	31
Si aunque inútil , puede ayudarse en algo.....	3	4
Si puede ayudarse eficazmente.....	2	12
Si tiene los medios de mantenerse.....	1	32

Cuando los años de servicio son mas de catorce , y menos de veinte y uno , tiene en los cuatro casos arriba mencionados los haberes siguientes :

En el primero.....	5	30
En el segundo.....	4	24
En el tercero.....	3	31
En el cuarto.....	3	4

Todo marinero despedido del servicio por heridas ó achaques,

hábil ó inhábil, despues de 21 años de servicio, recibe 7 reales y 2 maravedís diarios.

Art. 3.º Los artilleros de mar despedidos del servicio por innecesarios despues de haber servido sin nota mas de 14 años, y menos de 21, reciben una pension diaria de $6\frac{1}{2}$ maravedís por cada año, y á los 21 tienen derecho para pedir su licencia con una pension de 4 reales y 24 maravedís diarios. Si pasado este tiempo quieren continuar sirviendo, gozan de un sobresueldo de $6\frac{1}{2}$ maravedís diarios por cada año que siguen sirviendo, pudiendo pedir la licencia con el aumento referido al concluir cada año excedente, ó á la llegada del buque á uno de los departamentos; mas la pension total no puede nunca pasar de 7 reales y 2 maravedís diarios.

Art. 4.º Los marineros y los grumetes están en igual caso que los artilleros de mar, siendo en todos los casos los goces de los primeros los cuatro, y los de los segundos los tres quintos de los concedidos á los artilleros de mar.

Art. 5.º Los soldados son considerados como grumetes hasta los 14, y como marineros hasta los 21 años de servicio, en términos iguales á los arriba indicados.

Art. 6.º Los pages, cuando se inutilizan, son considerados como marineros; mas el tiempo de servicio que da derecho al retiro, no empieza á contarse hasta la edad de 18 años.

Art. 7.º Los oficiales de mar de las dos clases, reciben, ademas de las pensiones asignadas á los marineros y soldados, $3\frac{1}{4}$ ó $6\frac{1}{2}$ maravedís diarios.

Art. 8.º El Rey, asistido del consejo, tiene facultad de conceder á los oficiales mayores, cuando lo juzga conveniente, pensiones por heridas recibidas en el servicio; cuyo importe se carga al presupuesto de la armada: y lo mismo á los oficiales de guerra y demas personas que no tienen derecho á las del hospital de Greenwich.

Art. 9.º Los licenciados que vuelven al servicio, conservan la pension que tenian por el tiempo anterior, á la cual se agrega la que les corresponda por el nuevo.

Art. 10. Las pensiones se suspenden ó cesan por cualquiera de los cuatro motivos siguientes:

1.º Por defectos ó mala conducta que obliguen á los lores del almirantazgo á mandarlas suspender.

2.º Por desercion. Cuando los desertores son aprendidos ó vuelven al servicio, pierden todo el tiempo anterior, volviendo á contar de nuevo, á menos que la letra D que tienen en la lista antes del nombre, no se borre por disposicion del almirantazgo.

3.º Por sentencia de consejo de guerra. Los pensionistas que no

hayan sido despedidos como inhábiles, los que no hayan servido 21 ó mas años, ó aquellos cuya edad no pase de 50, pierden las pensiones si no están en el punto designado por el almirantazgo en tiempo de guerra ó al irse á declarar esta.

4.º Por negarse á servir en el modo, cualquiera que sea, prescrito por el almirantazgo, á menos que no haya un motivo legítimo y acreditado.

Recompensas ó gratificaciones concedidas á los individuos de la armada, heridos ó lastimados en el servicio.

Todo oficial que recibe herida ó golpe que cause la pérdida de ojo ó miembro, ó la del uso de estos, ó que segun certificacion de facultativos perjudique al individuo, como lo harian las antedichas pérdidas, debe percibir un año de paga entera ó paga de mar, y el importe de los gastos de su curacion si no se verifica esta en alguno de los hospitales de la armada, gozando mientras dura de uno ú otro modo del mismo haber entero.

Si las heridas ó golpes recibidos no pueden ocasionar la pérdida de miembro ú ojo, como está dicho en el párrafo anterior, se abonan los gastos de la cura, y continúa el goze del haber entero.

En ambos casos propone el gobierno al parlamento la pension que cree merece el interesado, y se le concede abonando su importe con el del presupuesto anual de la marina. Todas son proporcionadas á las graduaciones; y por lo general las de tenientes y *masters* son de 23 reales y 17 maravedís diarios, aumentando de forma que algunos almirantes de distinguidos servicios las tienen de 94.000 reales anuales.

Lo mismo se entiende con los que mueren en los combates y otras ocurrencias del servicio, cuyos herederos reciben las recompensas indicadas.

Los individuos de clases inferiores tienen derecho á las pensiones del hospital de Greenwich.

§. VII.

Resumen de una disertacion sobre los progresos que hizo en España el arte de navegar.

Los progresos que hizo en España el arte de navegar, ó los que proporcionó la aplicacion de los conocimientos científicos á la náutica ó pilotage, es un asunto tan curioso por sí como honorífico á

la nacion española. Habiendo sido tratado ya por un antiguo oficial de la armada en un discurso impreso en 1802, conviene renovar su memoria, y añadir otras especies sacadas de los apuntamientos del mismo autor, para dar á conocer mas y mas la gloria que se adquiria la marina española cuando cultivaba las ciencias, al mismo tiempo que, descubriendo nuevos mares y regiones, se hacia respetar en todas partes por el valor de sus armas en mar y tierra.

Es bien sabido que los primeros navegantes siguieron en sus viajes la direccion de las costas, sin apartarse de la vista de la tierra, y en medio de la claridad del dia. Los fenicios aprendieron de los caldeos las nociones elementales de la astronomía, y las aplicaron á la navegacion, enseñando á los gaditanos el método de observar las estrellas circumpolares para conocer por ellas el Norte del mundo. De los vientos tuvieron ideas muy escasas, pues en tiempo de Homero no distinguian aun sino los cuatro principales. Aunque dividieron posteriormente la parte intermedia del horizonte en ocho, en doce, y aun en veinte y cuatro rumbos, esta division era de muy corta utilidad cuando todavia ignoraban la direccion del imán hácia el polo del Norte, y el modo de aplicarlo á servir de guia á los navegantes. Mayor fue su ignorancia en cuanto á las mareas. Pyteas de Marsella fue el primero que presumió tenian alguna relacion con los movimientos de la luna. Cuando Alejandro Magno llegó con su armada á la embocadura del rio Indo, él y sus soldados quedaron maravillados al ver cómo la creciente de la marea inundaba todos los campos vecinos con sus aguas.

Los españoles de la costa de Andalucía, por la continua comunicacion con los fenicios, cartagineses, griegos y romanos, fueron no menos célebres por su pericia náutica. Frecuentaban las costas septentrionales del Océano y las occidentales de Africa: sus pesquerías eran muy celebradas, y no menos el astillero que tenian en Cádiz; y por lo mismo fueron los aliados mas útiles que tuvieron los cartagineses en sus famosas expediciones de Himilcon y Hannon. Ademas del conocimiento ocular de las costas que bojeaban en buenos tiempos, con frecuentes descansos en sus puertos ó surgideros, usaban de la sonda para conocer la profundidad del mar, y con este fin llevaban los pilotos prácticos españoles que podian serles de mas utilidad. Los romanos nada adelantaron, pues reservaban aun esta navegacion de cabotage para la estacion de verano desde fines de mayo hasta mediados de setiembre, creyendo imposible navegar en el invierno, y muy aventurado en la primavera y otoño; por lo que en algunos paises tenian la costumbre de llevar aves ó pájaros, que soltaban cuando por nublarse el cielo no po-

dian observar los astros, y su vuelo hácia la tierra les servia de guia para su derrota.

En vano se buscan los progresos del arte de navegar en los tiempos de godos y de los árabes; pues aunque estos cultivaron la astronomía y las ciencias naturales, ya traduciendo las obras clásicas de la antigüedad, ya escribiéndolas originales, fueron pocas las aplicaciones que hicieron á la práctica de las artes; así que por lo tocante á la navegacion es preciso trasladarse á siglos muy posteriores. En el XIII era ya muy comun el uso de la aguja náutica en España, Francia, Italia y en otras naciones europeas que habian concurrido á las Cruzadas en Asia. Tal vez procedió su origen de la China, donde se supone la conocieron desde tiempos muy remotos. La invencion de tan útil guia parece se perfeccionó á principios del siglo siguiente por el Amalfitano Flavio Gioya para facilitar y hacer su uso mas general. Es muy probable que á la confianza que inspiró este instrumento se debieron las navegaciones que en el mismo siglo XIV hicieron el catalan Jaime Ferrer hasta el rio del Oro en la costa de Africa en 1346, y otros, aunque ya los españoles de la costa de Andalucía estaban el año 1213 en comunicacion con la ciudad de Tombuto, próxima á un brazo del rio Niger. A fines del mismo siglo XIV, con permiso de Henrique III, armaron en Sevilla cinco navíos algunos andaluces y otros aventureros de Vizcaya y Guipúzcoa, y reconocieron parte de la costa de Africa y las islas Canarias, que luego se conquistaron para la corona de Castilla. Pero donde el arte de navegar recibió mayores adelantamientos fue en la academia que estableció en Sagres el infante don Henrique de Portugal para cultivar el estudio de las matemáticas, y aplicarlas á la geografia y á la navegacion. Desde 1419 hasta 1460, en que falleció, se habia ya reconocido la costa occidental de Africa desde Cabo Bojador hasta Sierra Leona, y algunas islas; y habiendo reunido para aquella academia los pilotos y matemáticos mas insignes, nombró presidente de ella al maestro Jaime, natural de Mallorca, muy docto en estas materias, para que las enseñase á los oficiales portugueses. De sus trabajos resultó alguna mejora ó perfeccion en las cartas planas, y no su invencion, como algunos han creído, pues consta que por lo menos las usaban los navegantes españoles, especialmente los catalanes y mallorquines, en el siglo XIII, y que en el siguiente las llevaban á bordo, conforme á sus reglamentos, las naves de la marina aragonesa.

La lentitud con que se iban haciendo los descubrimientos por la costa de Africa, y los errores de una navegacion de estima tan grosera é inexacta, hizo que el Rey don Juan II de Portugal qui-

siese hallar en las ciencias algunos medios que pudiesen dar mas extension y certidumbre á la navegacion. Convocó y reunió para ello á sus dos médicos maestre Rodrigo y maestre Josef, judío, y á Martin de Behem, célebre astrónomo; y de sus conferencias resultó la aplicacion del astrolabio á la navegacion. Por este medio puede un marino observar la altura del sol, y saber los grados que dista del ecuador, ó lo que es lo mismo, la latitud del lugar en que se halla; para lo cual trabajaron ó formaron tambien tablas de la declinacion como se usan todavía, aunque mas perfeccionadas. El influjo de esta invencion fue tan rápido como admirable; y perdida ya la sujecion á dirigirse por la costa, el navegante se atrevió á lanzarse libre y seguramente en la inmensidad de los mares, confiado en el conocimiento de sus rumbos y de su posicion con el auxilio del astrolabio y de la brújula. Asi los marinos pudieron adelantar sus descubrimientos por las costas de Africa hasta montar el cabo de Buena Esperanza, y descubrir los mares de la India oriental, mientras Colon, buscándola por Occidente, encontró un nuevo mundo é islas y mares desconocidos hasta entonces. En su primer viage observó la variacion de la aguja, fenómeno que si por su novedad sorprendió á los pilotos y marineros, por su irregularidad é influjo alteró sus ánimos, juzgando inútil el auxilio de la brújula para dirigir las derrotas. La repeticion de los viages y las observaciones y continuas experiencias dieron nuevos y mayores conocimientos de las corrientes, vientos y mareas, é iban perfeccionando la náutica y la hidrografia. Cultivándose al mismo tiempo las matemáticas en España, ya en sus mejores universidades, ya en las cátedras que se establecieron en la casa de la Contratacion de Sevilla, se hicieron de sus conocimientos útiles aplicaciones á la marina, no solo á la parte teórica del pilotage, sino á la construccion de los instrumentos propios para las observaciones astronómicas, á las brújulas ó agujas de marear, y á las cartas hidrográficas. Estas se iban mejorando cada dia con la experiencia de los pilotos y descubridores, y con la reunion y exámen de todas las noticias que traian para ir perfeccionando el *Padron Real*, que existia en Sevilla á cargo del piloto mayor. A él se arreglaban las cartas que llevaban los pilotos para sus viages, que no podian emprender sin llevar al mismo tiempo el cuadrante ó astrolabio, y el regimiento para usarlos con acierto.

El primero que, reuniendo y combinando tan preciosos elementos, escribió y publicó un tratado metódico de navegacion, ó lo que es lo mismo, redujo á sistema el arte de navegar, fué el bachiller Martin Fernandez de Enciso, vecino de Sevilla. En esta ciu-

dad imprimió en 1519 la *Suma de Geografía* para instrucción del Emperador, todavía jóven, añadiendo para los pilotos y marineros cuanto se sabia de la teórica y práctica de su profesion. Despues de hacer una menuda descripcion de las costas del Nuevo-Mundo ya conocidas, colocando por derrotas y alturas sus principales puntos, presenta un tratado de la esfera segun el sistema de Tolomeo; unas tablas de la declinacion del sol; el método de tomar la altura del Norte y regirse por él; la formacion de una rosa náutica con los 32 vientos, expresando el número de leguas que se anda por cada grado segun el ángulo que la línea del rumbo forma con el meridiano. Trata de la longitud ó de la navegacion del Este á Oeste con métodos muy imperfectos; de la cuenta de estima, solo buena, dice, para los que tienen conocimiento de la nao en que navegan; del resguardo que conviene dar en las recaladas; del conocimiento de las estrellas circumpolares para tomar la altura del polo y saber las horas de la noche; del uso del astrolabio y cuadrante para averiguar la declinacion del sol y el lugar en que se halla cada dia, con el manejo ó uso de las tablas para deducir la latitud. Dividiendo el globo por la equinoccial y el meridiano, que fija en la isla del Hierro, pretende que las cartas deberian hacerse por los cuadrantes que resultan de aquella division: y cita una que hizo en esta forma, y presentó al Emperador. Enciso sin embargo conocia los errores ó inexactitudes de estas cartas, y la dificultad de representar en plano una figura esférica, pero no atinaba con el remedio. Al considerar la imperfeccion de estos métodos, y los errores que envolvian en sí, crece la admiracion de que nuestros intrépidos navegantes osasen atravesar el Océano, y reconocer todas las islas y costas del nuevo continente desde el Cabo de Hornos hasta mas allá de Terranova en los primeros 30 años del siglo xvi. La parte geográfica está reasumida por Enciso con exactitud y curiosidad; y la correspondiente á las tierras que se iban descubriendo por los mares occidentales es acaso la primera descripcion que se hizo de ellas como resultado de las expediciones españolas hasta el año 1519 en que se escribia.

Tal es la doctrina de este primer tratado de navegacion, para el cual consultó el autor no solo los escritores antiguos de mas celebridad, sino *la experiencia de nuestros tiempos, que es madre de todas las cosas*, como dice él mismo. Era Enciso gran letrado, y residia ya en la isla Española el año 1508. Auxilió á Hojeda para sus descubrimientos, é intervino como juez y como capitan en las primeras poblaciones que se hicieron en el Darien. De resultas fue muy perseguido y maltratado por otros compañeros, y se vió precisado á venir á España varias veces para justificar su conducta. Es-

cribió tambien un papel sobre las encomiendas de los indios contra el dictamen de los religiosos dominicos , que sostenian no poderlas ni deberlas tener los conquistadores españoles. Estas son las escasas noticias que nos quedan del primer escritor del arte de navegar.

Atribuyen algunos esta primacía á Francisco Falero , cuyo tratado , que suponen impreso en Sevilla el año 1535 , no hemos podido encontrar en parte alguna. Era portugues y hermano de Rui Falero , y ambos vinieron con Magallanes ; pero ninguno le acompañó en su expedicion. No obstante el último dispuso varias instrucciones científicas para la navegacion , y entre ellas un *Regimiento* que contenia el método de observar la longitud que practicó el cosmógrafo Andres de San Martin , hallándose en la bahía de S. Julian el año 1520. Este insigne marino , usando de las tablas del Zacuto y del almanak de Monterregio , hizo otras varias observaciones con igual objeto por la oposicion y eclipses de los planetas y del sol ; y como tenia confianza en sus operaciones , achacaba los malos resultados , á que estaban errados en el almanak los movimientos celestes. Tambien contribuyó al adelantamiento de la náutica D. Fernando Colon , hijo del primer almirante , que habiendo navegado con su padre , siendo aun jóven , acompañó despues al Emperador á Italia , Flandes y Alemania ; juntó una biblioteca selecta de mas de 200 volúmenes , y comenzó á edificar en Sevilla una academia y colegio para la enseñanza de las matemáticas aplicadas á la navegacion. Desgracia fue ciertamente que tan digna y útil empresa se malograra con su muerte. Trabajó mucho por encargo del Emperador en la reforma y correccion de las cartas , en las cuestiones sobre la pertenencia de las Molucas , y en otros grandes negocios.

La desconfianza con que se hacian las aplicaciones de estas doctrinas á la navegacion , aumentaba las cautelas de los marinos para emplear en los viages solo los tiempos y estaciones favorables , y asi eran pocas las pérdidas que se experimentaban hácia el año de 1530: pero esta felicidad alentó la osadía , y sin consideracion á los rigores del invierno se lanzaban al mar imprudentemente , causando tantos naufragios , que un escritor coetáneo decia en 1568 que *la cordura de los pasados habia hecho locos á los presentes*. Estas continuas desgracias , nacidas tambien de una ignorancia temeraria por no tener los pilotos maestros ni libros de su profesion , movieron al M. Pedro de Medina á escribir su *Arte de navegar* , que dedicó al príncipe D. Felipe , é imprimió en Valladolid el año 1545: tratado metódico que dividió en ocho libros , explicando en ellos cuanto concierne á los principios astronómicos y á los métodos de observar el sol y las estrellas , á los fenómenos del mar y de los

vientos, á la aguja de mar con los medios de conocer su variacion, y á las cartas planas, cuyos errores sostuvo con reprehensible tenacidad. Examinada y aprobada esta obra por el piloto mayor y los cosmógrafos de la Contratacion, fue considerada como la primera de su clase, y recibida con tan general aplauso, que se tradujo al instante al italiano, al aleman, al ingles, al frances, sirviendo de texto para la enseñanza de todas las escuelas, y de guia á los navegantes de las naciones extranjeras durante el siglo xvi. El autor compendió despues su tratado en otro mas manual, que imprimió con el título de *Regimiento de navegacion*; escribió tambien una *Suma de cosmografia*, trazó algunas cartas, extendió juiciosos informes sobre materias facultativas, y publicó otras obras históricas que le dieron grande reputacion.

Al mismo tiempo que Pedro de Medina en Sevilla, trabajaba en Cádiz Martin Cortés, natural de Bujalaroz, su *Breve compendio de la esfera y de la arte de navegar*, que no se concluyó de imprimir hasta fines de mayo de 1551. Puede este disputar fundadamente la primacia á Medina, porque ambos escribieron sin poderse aprovechar de sus respectivos conocimientos. Asi lo indica Cortés en su dedicatoria al Emperador, diciendo que era el primero que reducia la navegacion á breve compendio, poniendo principios infalibles y demostraciones evidentes, asi en la teórica como en la práctica de ella: que daba reglas ciertas á los marineros mostrando camino á los pilotos, haciéndoles instrumentos para las observaciones astronómicas, y para conocer el flujo y reflujo del mar; que les ordenaba cuanto convenia sobre las cartas y brújulas; presentándoles dos relojes para saber con certeza y exactitud las horas asi de dia como de noche: y que les descubria la propiedad secreta de la piedra imán, y su variacion y alteraciones. Era mas esencial esta enseñanza cuando los pilotos apenas sabian leer, y repugnaban aprender su misma facultad. Cortés acreditó que no solo era eminente en ella, sino muy instruido en la lectura de los escritores clásicos de la antigüedad. Dividió su obra en tres partes; y trató todas las materias con mayor acierto y claridad que su predecesor. Fue el primero que supuso por sus propias observaciones que el fenómeno de la variacion era producido por un polo magnético distinto del polo del mundo, cuya hipótesi llamó entonces la atencion de los sabics, y la han adoptado muchos modernos, tales como Hadlley, Euler, Le Monnier, Buffon, La Lande y otros, sin poder aun fijar este polo ó la situacion del punto de la superficie terrestre, hácia el cual se dirige el imán. Conoció Cortés los errores de las cartas planas, y propuso algunos medios para corregirlos; por lo cual el célebre

Eduardo Wright, á quien muchos escritores atribuyen la invencion de las cartas esféricas, dice que el aumento de los intervalos entre los paralelos le habia indicado Cortés muchos años antes. Su obra mereció tan singular aceptación de los ingleses, que Mr. Ricardo Eden la tradujo é imprimió en Lóndres año de 1561 á instancia del famoso navegante Mr. Esteban Burrough, con el objeto de fomentar la sociedad establecida para hacer descubrimientos en la mar. Reimprióse muchas veces: varios escritores procuraron rectificar sus teóricas ó comentarlas; y todavía en la edicion hecha en Lóndres en 1596, alabando el traductor la obra de Cortés, dice que no existia libro alguno en lengua inglesa que con método tan breve y sencillo descubriese tantos y tan raros secretos de filosofía, astronomía, cosmografía, y en general de todo cuanto pertenece á una buena y segura navegacion. Asi es que mientras los franceses seguian el *Arte* de Medina como libro elemental en sus escuelas náuticas, los ingleses multiplicaban las ediciones del *Compendio* de Cortés para que sirviese de guia á sus navegantes.

Con mayor aparato é instruccion en las matemáticas entró en esta carrera el célebre Pedro Nuñez, autor del tratado latino *De arte atque ratione navigandi*, impreso en Coimbra el año 1546. Habíase ensayado antes en algunos doctos opúsculos, ilustrando el libro 1.º de la geografia de Tolomeo, la mecánica de Aristóteles, la teórica de los planetas de Purbach, el tratado de los crepúsculos del árabe Alhacen, refutando las doctrinas de Oroncio Fineo; y escribiendo un tratado de esfera, dos sobre la carta de marear, varias tablas astronómicas, y sobre otras cuestiones náuticas. Fue el primero que trató de la loxodromia, curva que tiene propiedades particulares dignas de consideracion; se ocupó en la solucion de muchos problemas útiles y curiosos, como el de determinar la latitud mediante dos alturas de sol y el azimut intermedio, y el de hallar el dia del año que tiene menor crepúsculo; pero su principal mérito, y que le ha dado mayor nombradía es la ingeniosa division que inventó para los instrumentos astronómicos, de la cual hizo tanto uso el famoso Tyco-Brahe, y el doctor Hadlley, y que tomando el nombre latino de su autor, se conserva aun en uso entre los marinos y astrónomos. Por estas razones, su tratado de navegacion, aunque imperfecto y diminuto en algunos puntos, contiene toda la doctrina de la astronomía náutica que tanto adelantó Nuñez, disipando los errores de algunos principios de esta facultad que estableció sobre fundamentos incontestables. Sin embargo no todas sus especulaciones fueron recibidas con igual aceptación, porque algunas sufrieron la juiciosa censura de matemáticos muy acreditados, y entre ellos de

su paisano Jacobo ó Diego de Saa, que publicó en París el año 1549 su obrita latina *De Navigatione libri tres*; y por este medio de controversia literaria se ilustraron superiormente varios problemas importantes de la navegacion. Fue Nuñez primer catedrático de matemáticas en la universidad de Coimbra, y falleció allí el año 1577.

Menos conocido es en nuestra historia náutica Alonso de Santa Cruz, cosmógrafo del emperador Carlos v, á pesar del distinguido lugar que merece por el influjo que tuvo en los progresos del arte de navegar. Encargado de informar sobre ciertos libros é instrumentos de Pedro Apiano para observar la longitud en la mar, y de exponer cuanto él habia imaginado sobre este asunto, escribió su obra de las longitudes, que dedicó á Felipe II. De los siete métodos que propuso y habia practicado, fabricando él mismo los instrumentos, y calculando y corrigiendo las tablas, merecen particular atencion el de los eclipses del sol y de la luna, y el de la variacion de la aguja, que fue entonces y despues el alimento y origen fecundo de tantos arbitristas, y le proporcionó exquisitas noticias para trazar sus cartas magnéticas; el de los relojes hechos de varias clases y materias para experimentarlos; y el de medir las distancias de la luna respecto á las estrellas fijas ó á los planetas, para lo cual propuso un instrumento; coincidiendo con los que para el mismo fin habian inventado Pedro Apiano y Gemma Frisio, célebres matemáticos protegidos de los Monarcas españoles. Expuso finalmente el método imaginado por Pedro Ruiz de Villegas, vecino de Búrgos, á quien califica de docto astrónomo y cosmógrafo. Dedúcese de las muchas noticias que Santa Cruz da con este motivo, que fue el primero que ideó y trazó las cartas de las variaciones magnéticas con anterioridad de mas de siglo y medio al doctor Hadlley, á quien se ha dado en nuestros tiempos la primacía; que procuró adelantar los métodos, hoy muy perfeccionados, de observar la longitud, aplicándolos á la náutica, é inventando para ello ingeniosos instrumentos y cálculos: que no solo conoció la imperfeccion de las cartas planas, sino que para corregirlas fue el primero que trazó las esféricas con muchos años de antelacion á Eduardo Wright, ó á Gerardo Mercator, á quienes generalmente se atribuye esta invencion. El maestro Alejo de Venegas, que escribió antes de 1539 su obra intitulada *Diferencias de libros que hay en el universo*, y se publicó el año siguiente, da noticia de una de estas cartas que hizo Santa Cruz á petición del Emperador. Nombróle tesorero de la expedicion que al mando de Sebastian Caboto iba al Maluco el año 1525 en socorro del comendador Loaisa, y no pasó del Rio de la Plata.

Regresó en 1530: hízosele cosmógrafo de la Contratacion, y trabajó en corregir las cartas é instrumentos para la navegacion. Fue destinado en 1549 para ir en una expedicion al estrecho de Magallanes; pero le detuvo el Emperador para oír sus lecciones de astronomía y cosmografía, á las que concurría tambien S. Francisco de Borja, marques entonces de Lombay. Por este servicio se le nombró Contino de la casa real. En 1545 pasó á Lisboa ansioso de adquirir noticias de las navegaciones á la India Oriental. Escribió una crónica de los Reyes Católicos, otra del Emperador, un libro de astronomía; tradujo del latin al castellano, é ilustró quanto escribió Aristóteles de filosofía moral. Trazó mapas de casi todos los reinos de Europa, y de otras partes del mundo. En 1560 le mandó Felipe II escribir el *Islario general*, que dejó concluido: censuró por encargo del Consejo de Castilla la primera parte de los Anales de Aragon de Gerónimo Zurita; lo que le produjo muchos disgustos y amargas contestaciones con Ambrosio de Morales y otros literatos. Asistió despues con varios cosmógrafos á las juntas, en que se trató sobre si las Filipinas estaban comprendidas en el empeño que hizo el Emperador con el Rey de Portugal el año 1529; y si las islas del Maluco entraban en la demarcacion de la Corona de Castilla. Manifestó con este motivo las arterías y fraudes que hacian los portugueses en las cartas de aquellos mares. Parece que murió en Sevilla en 1572; y el inventario de sus libros y papeles es un clásico testimonio, que acredita no menos su vasta instruccion que su constante empeño en promover los adelantamientos de la astronomía, geografía y navegacion.

Felipe II, que habia estudiado con mucho aprovechamiento las matemáticas, procuraba fomentarlas en todos sus vastos dominios, haciendo de ellas útiles aplicaciones. Entonces se recogieron é ilustraron todos los pasages matemáticos esparcidos en las obras de Aristóteles, y las mas selectas doctrinas de Euclides, Boecio, Vitrubio y otros antiguos escritores. La nobleza española procuraba distinguirse no menos en las armas que en las letras. Don Juan de Rojas publicó en Paris el año 1551 su Comentario sobre el astrolabio. El maestro Gerónimo Muñoz, despues de asombrar á la Italia con su erudicion, vino á ilustrar las universidades de Valencia y de Salamanca con sus obras, con sus observaciones astronómicas y con los excelentes discípulos que tuvo. Uno de ellos fue D. Diego de Alava, que con su *Perfecto capitan* publicó la *nueva ciencia* de artillería creada por él, aplicando ventajosamente á este objeto sus conocimientos matemáticos. Otra de las obras mas insignes de aquel reinado fue la carta geográfica de la península que levantó

el maestro Pedro de Esquivel por el método trigonométrico de Regio Montano, determinando además por observaciones astronómicas la latitud y longitud de todos los lugares, y examinando sus antiguallas para conocer la correspondencia con los pueblos antiguos. Así se consiguió tener una carta tan exacta, que según un escritor coetáneo que la examinó, *sin encarecimiento se puede afirmar que después que el mundo es criado no ha habido provincia en él descrita con más cuidado, diligencia y verdad.* El Rey costeó esta gran obra, y la conservó después en su propia cámara. Mengua es, y desgracia que se haya perdido, y mayor que no se haya repetido tan provechoso digno ejemplo en los siglos posteriores. Fue preciso fijar para su ejecución el tipo de la medida castellana, averiguando la extensión ó tamaño de la que usaron los romanos; sobre lo cual habian trabajado mucho Lebrija, Juan Ginés de Sepúlveda y Florian de Ocampo, pero con mejor éxito y acierto el maestro Esquivel. En la magnífica librería del Escorial quiso el Rey reunir los globos celestes y terrestres, los mapas y cartas, los instrumentos matemáticos y astronómicos más excelentes que se conocían; y muchos hizo Andrés García de Céspedes para observaciones astronómicas y corregir las tablas. Aunque cuando León X intentó reformar el calendario en 1515 consultó sobre ello á la universidad de Salamanca, y varios sabios españoles ilustraron esta materia; sin embargo al verificar esta reforma muchos años después Gregorio XIII volvió á consultar á la misma universidad, y comisionó al docto toledano Pedro Chacon para que con el jesuita Clavio interviniesen en el arreglo que se deseaba y habia costado tantos afanes y dilaciones. La conquista de Portugal y la residencia en Lisboa proporcionó á Felipe II el conocimiento de los errores que contenian las cartas marítimas portuguesas. Para corregirlas, y adelantar la navegacion y la arquitectura civil y militar, creó una academia de matemáticas en su mismo palacio de Madrid, y para ello trajo á Juan Bautista Labaña, que explicó la náutica, y escribió un tratado que se imprimió después, así como otros los escribieron de perspectiva, de fortificacion, de cosmografía y de otras ciencias. No era extraño que así sucediese cuando en la universidad de Salamanca se enseñaba el arte de navegar y el arte militar, y se leía en sus cátedras á Copérnico, á Apiano, á Rojas y á todos los modernos restauradores de las ciencias. De las escuelas de Alcalá salió el canónigo Juan Perez de Moya, que á su curso matemático, el más completo que hasta entonces se habia publicado, añadió un *arte de marear*, que se conserva inédito con otras obras geográficas.

Entre tanto los marinos aplicaban estos conocimientos á la prác-

tica de su profesion. Juan Escalante de Mendoza, educado desde joven en los bajeles, escribió su *Itinerario de navegacion*; obra que puede considerarse como la suma de los conocimientos marítimos de aquella edad; y Pedro Sarmiento de Gamboa, en sus largas navegaciones por la mar del Sur y por el Atlántico, ensayaba con acierto el modo de observar la longitud, y multiplicaba sus observaciones sobre la variacion de la aguja y sobre otros fenómenos cuyo conocimiento podia ser de gran utilidad á los navegantes. Reunidas todas estas observaciones y experiencias en la casa de la Contratacion ilustraban las ciencias y mejoraban la enseñanza. En 1581 publicó Rodrigo Zamorano su *Compendio del arte de navegar*, escrito con la claridad y concision que requiere un libro elemental, como lo fue por muchos años en las escuelas de Castilla, y mereció por lo mismo ser traducido al ingles entrado ya el siglo xvii.

Era tal la aficion al estudio de la náutica, que en pocos años se publicaron tres tratados de ella escritos por jurisconsultos establecidos en diversos paises de la dominacion española. Andres de Poza, abogado del señorío de Vizcaya, y educado durante nueve años en la universidad de Lovaina, imprimió en Bilbao el año 1585 su *Hydrografia*, resumiendo lo mas útil y curioso que sobre la materia se habia escrito en Italia, Francia, Inglaterra y Flandes. El doctor Diego García de Palacio, oidor de la audiencia de Méjico, publicó alli en 1587 su *Instruccion náutica para el buen uso y regimiento de las naos*, en beneficio de los marinos que se ocupaban en continuar los descubrimientos; y Pedro de Siria, catedrático de jurisprudencia civil en Valencia, imprimió en aquella ciudad el año 1602 el *Arte de la verdadera navegacion*, en el cual dió muestras de su instruccion y discernimiento, haciéndose digno de que Felipe iii le mandase llamar para piloto mayor de los galeones con el sueldo de 1500 pesos, cuando ya por su avanzada edad no pudo entrar en esta nueva carrera.

Los portugueses, reunidos entonces á la Monarquía española, cultivaron tambien con esmero el arte de navegar. Vasco de Piña escribió hácia el año 1582 un *Manual* apoyado en su propia práctica y observacion, proponiéndose corregir las declinaciones del sol con arreglo á las tablas de Copérnico, y hacer algunas advertencias útiles para los que navegaban á la América septentrional. Ya hemos indicado que Labaña escribió para la enseñanza pública en la Academia de Madrid el *Regimiento náutico*, que imprimió en Lisboa en 1595, y reimprimió alli muy corregido en 1606, sin que por esto dejase de ser su obra sumamente concisa y diminuta. Mas

metódica, clara y oportuna para la instruccion de la juventud es la que en el mismo año 1606 publicó Simon Oliveira con el título de *Arte de navegar*, haciendo aplicaciones útiles de sus conocimientos matemáticos para la resolucion de algunos problemas, y para la fábrica de los instrumentos convenientes á la navegacion. Mayor celebridad que los anteriores tuvo Manuel de Figuereido, que entre otras obras científicas que escribió, destinó particularmente á la marina su *Hidrografia y examen de Pilotos*, y su *Arte de navegar*. En ellas supo unir los conocimientos prácticos á los especulativos; pero al mismo tiempo que publicaba los derroteros para los mares de la India oriental y de la América, que censuró despues Pimentel, manifestó en la parte teórica su predileccion á ciertos sistemas que tenian demasiado crédito entre sus paisanos. Tal fue el de hallar la longitud en la mar por medio de la variacion de la aguja.

Esto nos recuerda el laudable empeño con que el gobierno español intento en aquella época estimular á los sabios para lograr tan importante investigacion. Ya desde principios del siglo xv el piloto Andres de S. Martin en el viage que hizo con Magallanes usó del método que le habia dado el bachiller Rui Falero, y aplicó las observaciones de las distancias del sol á la luna y á otros planetas, asi como las de sus eclipses y conjunciones, para deducir la longitud. Pocos años despues Alonso de Santa Cruz explicó todos los métodos que podian aplicarse á este objeto; y Sarmiento habia usado el de las distancias con buen éxito en las cercanías de la isla de la Ascension. Por entonces presentaron á Felipe II instrumentos inventados y contruidos para estas observaciones Juan Alonso, natural de la Gran Canaria, y el célebre arquitecto Juan de Herrera. Pero desviados de tal senda muchos de los proyectistas y aventureros, de que tanto abundó el siglo xvii, intentaron resolver el enigma de la longitud por medio de otro mucho mas oscuro é impenetrable. Tal era el magnetismo, cuya variacion aun nos es desconocida en su causa y en el orden de sus irregulares alteraciones. A esto se redujeron sin embargo las propuestas del doctor Juan Arias de Loyola, presentadas en 1603 á Felipe III, que estaba en Valladolid, y en las cuales expuso desde Sevilla que habia encontrado el método de observar la latitud ó altura de polo de dia y de noche, la correccion cierta de la aguja y de la carta de marear, y la invencion de los grados de longitud. No fue menester mas para llamarle á la corte y hacerle grandes ofrecimientos; pero entre tanto que negociaba con su secreto, y se preparaba su examen, se presentó el portugues Luis de Fonseca Coutiño, patrocinado de su paisano Labaña,

y con certificaciones de haberse experimentado en la navegacion de la India su invencion de la aguja fija , que comparada con la ordinaria , que él llamaba *errada* , daba los grados de longitud. Añadió despues otras dos agujas , que denominó regular y vertical , nuevos astrolabios para tomar la altura del sol y del polo , y compases para cartear con certeza y saber la diferencia entre los meridianos de salida y de llegada. La novedad y el favor hicieron preferir los proyectos de Fonseca , y se contrató con él , ofreciéndole 60 ducados de renta perpetua si la experiencia acreditaba la verdad y exactitud de su invencion en los viages que habian de hacerse por mar y tierra. Despues de infinitas dilaciones , exámenes , recursos , juntas y consultas , se ordenó en 1610 que Hernando de los Rios , gran matemático y navegante , juntando los cosmógrafos y pilotos mas inteligentes de la carrera de Indias , hiciese las experiencias hasta Nueva-España , y de alli á Filipinas ; y que sin embargo de haberse ya practicado por tierra en viages hechos desde Madrid á Sevilla , se repitiesen las observaciones á los mismos parages , y á Barcelona , Valencia , Granada y otros pueblos , por distintos sugetos hábiles en la cosmografia y pilotage. Labaña formó las instrucciones para estas experiencias , calculó las tablas y trazó los instrumentos necesarios ; y estaba tan empeñado en este asunto , que solicitó se suspendiese el encargo que tenia en Aragon para la descripcion geográfica de aquel reino , hasta acabar la junta que debia celebrarse en Lisboa. Aunque las primeras experiencias hechas en tierra habian dado alguna esperanza de buen éxito , avisó Hernando de los Rios desde Méjico , que segun lo visto en su navegacion , ninguna de las agujas era de provecho ; lo cual comprobó en su viage desde Acapulco á Filipinas , igualmente que el general D. Lope de Armendariz en la flota de su mando , y el cosmógrafo Antonio Moreno , que informó debian despreciarse tales proyectos , segun las observaciones que habia hecho. Trató Fonseca de hacer su apología , la cual basta por sí sola para conocer su caracter novelero y embaidor : ofendió en ella á su opositor Arias , indicó nuevos y mas maravillosos descubrimientos en la piedra imán , y trató de sorprender por segunda vez á la junta encargada de este negocio. El doctor Arias de Loyola , aprovechándose del descrédito de los proyectos de su rival , instó nueva y eficazmente para que se contratase con él ; pero desconfiando de los vocales de la junta de guerra que habian entendido en este asunto , manifestó en 1615 que solo revelaria su secreto al Rey ó al duque de Lerma ; se le ofrecieron los mismos 60 ducados de renta perpetua , y 20 mas de por vida. Aunque el Rey mandó suspender las experiencias de Fonseca ; sus apasionados hallaron medio de que las

continuase al mismo tiempo que se practicaban las de Arias, para lo cual se acordó que ambos se embarcasen en la flota del mando de D. Antonio de Oquendo, y que saliendo ciertas unas y otras, fuese preferido Fonseca. No parece que llegó el caso de verificarse; porque el Portugués desapareció repentinamente, despues de haber causado en ocho años de proyectos y tentativas gastos considerables; y Arias permaneció de pretendiente mas de treinta, repitiendo memoriales, y procurando desacreditar á cuantos opositores se presentaron sucesivamente al premio.

Omitimos en obsequio de la brevedad tratar de los proyectos de Josef de Moura Lobo, que en 1637 se introdujo por medio del conde duque de Olivares, y que haciendo grandes ofrecimientos, nada quiso descubrir si no se le anticipaban los premios y mercedes que pedia; de los del capitan frances Juan Mayllard; de los de D. Gerónimo Ayanz, de Juan Martinez, ni del embustero Lorenzo Ferrer Maldonado, que perseguido por la justicia por haber falsificado unas escrituras antiguas para el marques de Estepa, estipuló, como una de las condiciones de su contrata para hallar la longitud, que se sobreseyese en la causa que por falsario se le seguia en la chancillería de Granada. Casi todos estos fueron unos proyectistas noveles y aventureros embaidores, cuyos conocimientos y artificios no podian prometer ulteriores progresos á la navegacion; pero el rezelo de que si fuesen ciertos sus ponderados secretos se aprovecharian de ellos los holandeses ú otras naciones marítimas, hizo que se les entretuviese por mas de treinta y seis años, consumiendo grandes caudales en experimentar sus quiméricas propuestas. Algo mas atinado fue Juan Bautista Morin, profesor real de matemáticas, y médico en Paris, que ayudado del español Ferrer, constructor de instrumentos muy acreditado en aquella capital, pretendió haber resuelto el problema, corrigiendo y haciendo mas general el método indicado por Keplero. Conocida la latitud del lugar, proponia observar la altura meridiana de la luna, y al mismo tiempo la altura de una estrella, y de este modo concluia la latitud y longitud de aquel planeta al momento de la observacion. El mas hábil de todos los opositores que se presentaron al premio ofrecido en España fue Micael Langreno, ó Miguel Florencio Banlangren (como él se firmaba), matemático de Felipe IV en Flandes, de donde vino á España por consulta del consejo de aquellos estados, con eficaces recomendaciones de la Infanta doña Isabel, y certificaciones de su habilidad dadas por los mas acreditados matemáticos de aquellos paises. Opinaba Banlangren que ante todas cosas era preciso corregir y rectificar las cartas para asegurar las derrotas en la navegacion.

Su método para determinar la longitud consistia, segun parece, en la observacion de algunas estrellas, y de las manchas de la luna, que aplicó ingeniosamente á esta importante indagacion, del mismo modo que el principio y fin del eclipse ya indicado por Hiparco para averiguar la diferencia de meridianos. Aunque no han servido en la mar las observaciones del ingenioso método de Langreno, han sido sin embargo de mucha utilidad para fijar la posicion de los lugares de la tierra donde se observan los eclipses. Los zelos del poder y el anhelo de engrandecer é ilustrar su marina estimularon muy pronto á los estados de Holanda á imitar el ejemplo de nuestra nacion, ofreciendo un premio de 1000 libras para el que hallase el método de obtener la longitud en la mar. El duque de Orleans, regente de Francia, ofreció igual recompensa á principios del siglo XVIII. Por el mismo tiempo el parlamento de Inglaterra prometió 200 libras esterlinas al que indicase un método por el cual pudiera tenerse la longitud dentro de un medio grado de aproximacion. Todo esto comprueba la importancia de este problema, y la gloria que resulta á nuestra nacion de haberse anticipado en este conocimiento, no menos que en sus generosas ofertas dirigidas espléndidamente á promover los adelantamientos que redundan en beneficio del género humano.

Al mismo tiempo que el gobierno español fomentaba con tanto empeño la investigacion de los métodos de hallar la longitud en la mar, cuidaba tambien de la correccion de las cartas, como otro de los elementos necesarios para asegurar las navegaciones. Por los años de 1595 habia manifestado el cosmógrafo Pedro Ambrosio de Onderiz que el padron de las navegaciones á las Indias tenia graves errores, y que el mapa universal estaba adulterado por los portugueses con la idea de comprender en su demarcacion mas tierras de las que les correspondian. A petición del consejo de Indias mandó el Rey que Onderiz, con acuerdo de una junta de pilotos, hiciese las correcciones convenientes; y por haber fallecido le sustituyó Andres García de Céspedes en 1596 asociado con el cosmógrafo Luis Jorge de la Barbuda. A los tres años presentó Céspedes sus trabajos concluidos. Despues de examinados se mandó que las cartas se arreglasen al padron que nuevamente presentaba. Corrigiéronse tambien todos los instrumentos, como el astrolabio, ballestilla, las agujas de marear y las tablas astronómicas; y por final resultado escribió Céspedes su *Regimiento de navegacion* y la *Hidrografia*, que se publicaron en 1606. Estableció en su obra doctrinas sabias y métodos ingeniosos, de los que algunos, como el de observar la estrella polar, los usaban todavia mas de un siglo despues los marineros in-

gleses, holandeses y de otras naciones, según el testimonio de Pimentel. Sin embargo, persuadido de no poderse hallar la longitud con ningun instrumento ni por un método rigurosamente matemático, formó una tabla, por medio de la cual pretendia obtener la longitud de estima con mayor aproximacion á la verdadera, valiéndose de una sencilla operacion aritmética. Puede inferirse de sus obras que desconocia ademas la naturaleza de las loxodromias y el fundamento de las cartas esféricas; y no obstante es de los escritores mas clásicos de aquel siglo por su instruccion, por su amor á los estudios matemáticos y astronómicos, y por su empeño en aplicarlos á las profesiones mas útiles de la milicia y de la navegacion.

Asi es que unos tratados tan completos y científicos como los de Céspedes eclipsaron durante algun tiempo los que coetáneamente se publicaron. Ni el *Examen y censura sobre la Bal'estilla* del doctor Simon de Tovar en Sevilla: ni la *Hidrografia*, ni el *Tratado sobre un instrumento para conocer la variacion de la aguja*, obras ambas de D. Andres del Rio Riaño; ni el de la *Carta de marear geométricamente demostrada* del doctor Juan Cedillo Diaz, catedrático de matemáticas y cosmógrafo mayor de S. M.; ni el *Arte de navegar* escrito en Méjico el año 1621 por D. Juan Gallo de Miranda á imitacion de la *Instruccion náutica* del doctor Diego García de Palacio; ni el *Regimiento de navegacion* de Valentin Saa de Miranda, pudieron sostener la concurrencia con los tratados de Céspedes, como fruto que habian sido de muchos años de exámenes y consultas con gentes peritas y prácticas en el arte de la navegacion.

A pesar de tantas y tan sabias doctrinas en beneficio de la instruccion pública, continuaba la ignorancia de los pilotos por su desden en estudiar los elementos científicos de su profesion, ó en adoptar novedades que alteraban las prácticas rutineras de sus predecesores. Asi lo manifestó el cosmógrafo y piloto mayor Diego Ramirez de Arellano, compañero de los Nodales, en la *Relacion* que escribió del viage que hicieron al reconocimiento de los estrechos de Magallanes y S. Vicente en 1618 y 1619. Dividió esta obra en tres partes: en la primera extendió el diario de las derrotas y acaecimientos de la navegacion: en la segunda las observaciones astronómicas y marítimas; y en la tercera explica la doctrina ó principios científicos con que se practicaron. Ilustrado con la experiencia atacó la opinion, muy general entonces, de que la variacion guardaba cierta regularidad noroesteando en las partes occidentales del meridiano de la isla del Cuervo, y nordesteando gradualmente en las orientales; y en cambio dictó excelentes métodos para cono-

cer este fenómeno. Combinando sus experiencias con las de otros muchos pilotos en diversos mares, dispuso una carta de variaciones para convencimiento de sus émulos y antagonistas. Trató de las longitudes con mucha cordura; y con mayor seguridad de otras observaciones de la astronomía náutica. Las que hizo sobre las mareas y direccion de las corrientes, sobre el método de llevar la derrota corregida y de cartear, y sobre otros puntos de la navegacion y de la fisica, merecerán siempre el aprecio de los sabios que reflexionando sobre el estado de las ciencias en aquella época, sepan discernir el mérito de los escritores que hallaron el camino del acierto entre las contradicciones y envidias de sus contemporáneos. Su *Derrotero* al Magallanes fue muy apreciado en las naciones extranjeras. En los mares del Sur hácia el cabo de Hornos se hallan la *isla de Diego Ramirez* y el *cabo Setabense*, que recuerdan gloriosamente el nombre y la patria de este insigne cosmógrafo.

A tan hábil navegante y astrónomo, siguió el novelero Lorenzo Ferrer Maldonado, que en su *Imágen del mundo sobre la esfera, cosmografía, geografía, teórica de planetas y arte de navegar*, publicada en 1626, no supo aprovecharse de los conocimientos de sus predecesores, y por consiguiente no merecen aprecio las doctrinas diminutas y vulgares que dió sobre el pilotage. Con muy diferente zelo é instruccion trabajaba en aquella época su *Navegacion especulativa y práctica* Antonio de Nájera, que desde su juventud se aplicó con teson y eficacia al estudio de las matemáticas. Como estas iban adelantando tanto desde el siglo anterior, y Tico-Brahe y Keplero habian dado un nuevo aspecto á la astronomía, sin la cual no hay guia para el piloto, la rectificacion de las tablas y de los métodos de calcular los movimientos celestes, debian influir inmediatamente en los progresos de la navegacion. Conociéndolo así Nájera, escribió sus reglas con tal orden y novedad, que inutilizó para la enseñanza los tratados precedentes. Explicó el uso del astrolabio, y de un cuadrante que inventó y que todavia recomendaba Pimentel muy entrado ya el siglo XVIII. Tuvo exacto conocimiento de las cartas esféricas, aunque dudaba fuesen admitidas por los pilotos, de cuya ignorancia se queja amargamente al mismo tiempo que aplaude la aplicacion de los extranjeros á las matemáticas y á la cosmografía. Confia en que estos adelantamientos llegarán algun dia á resolver el problema de hallar la longitud en el mar, que no se podia esperar ni por la variacion, ni por los eclipses que son poco frecuentes: da oportunas noticias para la navegacion á la India por el Cabo de Buena Esperanza; y en otra obra publicó algunas observaciones meteorológicas, muy útiles para conocer an-

icipadamente la mudanza y alteracion de los tiempos, y poderse precaver de los funestos efectos de las borrascas y tempestades.

Cuanto dice Nájera de la ignorancia y terquedad de los pilotos, lo confirma el alférez D. Pedro Porter y Casanate en el discurso que publicó el año de 1633, con el objeto de manifestar los errores que padecía la navegacion, y la necesidad de su reforma. Consideró los abusos que habia en el examen y aprobacion de los pilotos, y en el desempeño de sus obligaciones, atribuyendo los errores en que incurrian, al corto estudio teórico que hacian de su profesion, y á los yerros é inexactitudes que tenian los instrumentos y las reglas de que usaban. Con este motivo trata de los defectos de las cartas, de los que produce el abatimiento de la nave, de los viciosos métodos de observar la variacion, de la incorreccion de las tablas, de la impericia de las observaciones hechas con la ballestilla, y propone los remedios ó precauciones para el acierto, por medio de reglas prácticas y sencillas. Examina tambien los métodos propuestos para observar la longitud, y los juzga de mucho trabajo y de poca seguridad para los pilotos. Todavía no se conocia en la marina española el uso de un instrumento tan útil como la corredera ó barquilla, para determinar la distancia que anda la nave, cuando ya Bourne la habia dado á conocer en Inglaterra desde 1577. Es verdad que esta invencion se obscureció á los principios, y no volvió á hablarse de ella hasta 1607, en un viage á la India oriental publicado por Purchas; pero desde entonces se hizo muy comun en todos los viages marítimos, y trataron de ella muchos escritores. Entre los nuestros fue Porter el primero, que con referencia á Bartolomé Crescencio y Leon Bautista, habló de este instrumento, aunque dudando de su utilidad y conveniencia, y prefiriendo el conocimiento práctico que tenga cada piloto del andar de su nave, en diversas circunstancias y situaciones. Lo cierto es, que la *corredera* se ha hecho de un uso general, á pesar de sus imperfecciones, que han resistido á las tentativas prácticas y estudiosas tareas de algunos sabios, y á la sustitucion de otras máquinas equivalentes que no han logrado satisfacer los deseos de los navegantes ilustrados. Censura los errores que cometian los encargados de corregir el padron general, por su falta de conocimientos teóricos, y por el abandono con que miraban los derroteros y observaciones prácticas de nuestros navegantes; mientras que los extranjeros enviaban por todas partes personas científicas para observar los descubrimientos de otras potencias, y recoger cuantas noticias pudieran adelantar la hidrografía y las comunicaciones del comercio. Igual descuido nota respecto á los instrumentos fabrica-

dos groseramente por cualquier carpintero, sin inteligencia en las graduaciones, y sin conocer la invencion de Nuñez ni los adelantos que estas artes hacian fuera de España. Las tablas publicadas por Zamorano eran ya incorrectas; sus reglas y métodos inexactos; y sin embargo eran el texto favorito de los pilotos. Descubierta así el origen de tantos errores, propuso los remedios que juzgó convenientes, ya reformando los estudios, ya practicando con discrecion observaciones en todos los mares. Porter escribió además una *Hidrografía general*, un *Arte de navegar* y un *Diccionario náutico*, que no llegaron á publicarse, y fueron fruto de sus trabajosas navegaciones en la mar del Sur, y de sus descubrimientos en las costas de la California.

Para evitar la considerable pérdida de navíos que se notaba en los mares de las Antillas y Seno Mejicano, publicó en 1673 un *Arte de navegar* el doctor Lázaro de Flores, médico y vecino de la Habana. Apasionado á la astronomía habia fijado por observaciones de eclipses de luna la situacion geográfica de aquella ciudad, é hizo útiles aplicaciones de los adelantamientos hechos por Copérnico y Tyco-Brahe para la correccion de las tablas y mayor exactitud de las observaciones. Trató con inteligencia del uso de los instrumentos para ellas, y corrigió algunas reglas prácticas de Céspedes y de Nájera; pero ignoró el uso de la corredera y de las cartas esféricas, y nada adelantó sobre los métodos de observar la longitud. En la parte práctica merecieron aprecio sus noticias sobre las mareas y corrientes del canal de Bahama, sobre los vientos que reinan en la navegacion desde el Cabo de Buena Esperanza hasta Angola, y sobre la variacion de la aguja, corrigiendo la doctrina de Figueredo. Al fin de la obra compendia y resume toda su doctrina para que los jóvenes aprendan de memoria con mayor facilidad los preceptos y definiciones que contiene. Trabajó una *Trigonometría práctica*, y corrigió las reglas para medir y arquear los bajeles; pero estas obras no llegaron á publicarse.

Dos tratados náuticos de otra clase, por cuanto pertenecen mas á la parte práctica y experimental que á la especulativa y científica de la navegacion, publicó pocos años despues D. Francisco de Seijas y Lobera, hábil y experto marinero de su tiempo. El primero fue el *Teatro naval hidrográfico*, fruto de la experiencia de veinte y siete años de continúa navegacion por las cuatro partes del mundo en buques de las naciones extrangeras que mas se aventajaban en la Marina. Recopiló para esto mas de doscientas obras francesas, inglesas, holandesas y portuguesas de geografía y derrotas marítimas, y escogió cuanto creyó nuevo y provechoso para nuestros

pilotos , con intento de presentar hechos y resultados de observaciones hidrográficas , mas bien que de investigar las causas de que procedian. Asi es que considerada esta obra como una hidrografia universal , mereció tal aceptacion , que impresa á expensas del Rey , se despacharon inmediatamente dos copiosas ediciones. Repitióse la tercera en París muy mejorada en 1704 , y se publicó al mismo tiempo traducida en lengua francesa. Declama Seijas contra el abandono y olvido en que se tenian los Derroteros de nuestros antiguos navegantes , mientras que los extrangeros , procurando adquirirlos con sagacidad , é ilustrarlos con sus propias observaciones , nos hacian dependientes de su instruccion y de su industria en materias que habian aprendido de los españoles. Sin embargo es preciso conocer que la falta de exactitud y delicadeza en los resultados náuticos de estas antiguas relaciones , los fraudes que por intereses mezquinos tenian los extrangeros en adulterar aquellas observaciones , cartas y noticias , la crítica poco ilustrada y el mal gusto que habia corrompido la literatura y las artes , eran vicios del tiempo en que Seijas escribia , y de que no podia dejar de resentirse su obra. Aplicóse luego con empeño á investigar las propiedades del imán , aun en las minas donde se encuentra ; y esperaba hallar la longitud por medio de la variacion , demostrando en una carta general las que tiene la aguja náutica en todos los mares y paises conocidos de nuestro globo. La segunda obra de Seijas fue la *Descripcion geográfica y Derrotero de la region austral Magallánica* , que imprimió en 1690. Pinta lastimosamente cómo los extrangeros dominaban aquellos mares con su ilícito comercio , robando las naves y costas españolas , y formando en ellas sus establecimientos y colonias. Abandonada la navegacion del Cabo de Hornos , hacía mas de sesenta años que las naves españolas no habian atravesado el Estrecho de Magallanes , ni el Pasage del Maire , cuando anualmente pasaban por uno y otras mas de cincuenta bajeles extrangeros , que conducian los frutos de la Península para comerciar en los puertos de la mar del Sur y de Filipinas. Los españoles estaban reducidos á la navegacion de las flotas para la América septentrional ; y aun para esto usaban de las Cartas y Derroteros que les vendian los extrangeros con maliciosas alteraciones. Deseoso de borrar ó mitigar por su parte esta ignominia , procuró Seijas describir , como marino inteligente y práctico , las costas y mares de la parte que se propuso de la América meridional , con todas las advertencias que podian asegurar su navegacion ; y propuso tambien , como buen patriota , los medios que creyó oportunos para que España recobrase su antiguo comercio y poderío en aquellas partes. Trató y estudió Seijas con los mas eminen-

tes sabios de su tiempo, y enseñó públicamente fuera de España las matemáticas, la astronomía y la náutica. Escribió algunas otras obras que no se publicaron, y por esta razon son menos conocidas.

El último tratado náutico con que cerró España el siglo xvii fue el que con el título de *Norte de la navegacion hallado por el cuadrante de reduccion*, imprimió en Sevilla el año 1692 D. Antonio de Gaztañeta, á la sazón piloto mayor de la armada real del Océano. No era una invencion original, como algunos creyeron. Desgraciadamente dependíamos ya de los extrangeros, no solo en las producciones de su industria, sino en las del entendimiento ó ilustracion; y hacía mas de veinte años que el señor Blondel Saint Aubin habia publicado en Francia el *Verdadero Arte de navegar por el quartier* ó cuadrante de reduccion. Este método gráfico para la resolucion de los triángulos es ingeniosísimo y de un uso todavía muy general, por lo que facilita las operaciones diarias del pilotage. El señor Blondel demostró el primero estas ventajas; y Gaztañeta, que las experimentó cuando navegaba, dió á conocer en España la utilidad de este instrumento, y aun extendió sus aplicaciones. Dividió su obra en dos partes, enseñando en la primera los principios de la náutica, segun la carta plana y la resolucion de los triángulos rectilíneos. Es juiciosa la division que hace de los rumbos de derrota, y de las causas que los alteran, tales como la variacion de la aguja, las corrientes, el abatimiento, las guiñadas de los timoneles, proponiendo los medios de conocer estos desvíos para tomarlos en consideracion, y deducir el rumbo corregido. Para medir la distancia que anda la nave propone la *corredera*, cuya construccion y uso explica difusamente. Bastarian estos principios si se hubiese de navegar por una superficie plana; pero siendo esférica la de nuestro globo, no puede dejar de envolver aquella doctrina graves errores. Para demostrarlos y corregirlos destina la parte segunda, que es un resumen de la astronomía náutica, ó de los problemas mas necesarios; los cuales, sin aparato científico, explica con sencillez, reduciéndolos á operaciones puramente prácticas. Por el mismo método establece reglas para hallar la longitud con mas aproximacion que con el uso de los relojes; y fue el primero de nuestros náuticos que trató de propósito de las cartas esféricas, despues de tantos años que inventadas en España se habian perfeccionado y hecho de un uso tan general entre los extrangeros. Dictó reglas muy juiciosas para llevar los diarios de la navegacion, y escribió con acierto de las observaciones de latitud y de otros problemas astronómicos, que enseñó á resolver por medio del cuadrante

de reduccion; siendo admirable la facilidad con que reduciéndolo todo á ejemplos y operaciones prácticas, desenvuelve las teóricas mas abstractas y difíciles. Nació Gaztañeta en la villa de Motrico el año 1656, y habiendo empezado á navegar de doce años, y estudiado con aprovechamiento las matemáticas, llegó á ser almirante de la armada real del Océano. Fue de los constructores mas célebres de su tiempo, y presentó al Rey las *proporciones* y reglas para la construccion de bajeles, que se imprimieron en 1720, y se mandaron observar por real orden en los astilleros de España y de Indias. Murió en Madrid el año 1728.

Tal era la decadencia á que habia llegado la Monarquía española, y tal el atraso de sus conocimientos científicos cuando entró á reinar la augusta casa de Borbon al comenzar el siglo XVIII. Luego que Felipe V aseguró su corona en la paz de Utrech, creó la compañía y academia de Guardias Marinas, y despues se estableció el Observatorio Astronómico de Cádiz, se mejoró el colegio de S. Telmo de Sevilla, se erigió el de Málaga, se instituyó la direccion de Hidrografia, y se fundaron las escuelas náuticas en los principales pueblos marítimos de la Península y Ultramar. El primer director de estudios de los Guardias Marinas D. Pedro Manuel Cedillo imprimió en el mismo año 1717, en que se fundaron, el *Compendio del Arte de la navegacion*, y sucesivamente otras obras elementales para su enseñanza. Imitaron tan digno ejemplo varios escritores, como D. Nicolas Guerrero de Torres, D. Pedro de Ribera Marquez, D. Antonio de Clariana, D. Blas Moreno Zavala, D. Josef Gonzalez Cabrera Bueno, D. Josef Garcia Sevillano, D. Felipe Antonio Gavilá, D. Juan Sanchez Reciente, D. Antonio de Alcalá, D. Miguel Archer, D. Josef Ignacio de Porras y otros. De la academia de Guardias Marinas salieron en 1735 D. Jorge Juan y D. Antonio de Ulloa para ir á la América meridional en compañía de los académicos franceses destinados á la medicion de los grados terrestres bajo del ecuador para deducir la verdadera figura de la tierra; de cuyas operaciones y resultados recibió muchos adelantamientos la navegacion. Con igual objeto se multiplicaron las observaciones astronómicas en Cádiz por D. Jorge Juan y D. Luis Godin, que continuaron despues D. Vicente Tofiño y D. Josef Varela; y el mismo D. Jorge, siendo capitan de la compañía de Guardias Marinas, empeñó á todos los profesores de su academia á escribir los tratados elementales de sus respectivas enseñanzas, publicando en 1757 su precioso *Compendio de navegacion*, que mereció los elogios de James Wilson. Posteriormente procuró D. Josef de Mazarredo resumir los progresos que iba haciendo la náutica,

y facilitar su conocimiento á los jóvenes que se educaban para seguir la carrera de la mar. El tratado de navegacion de D. Josef de Mendoza y Rios, impreso en 1787, contiene cuanto sobre esta ciencia habian adelantado los mas sabios matemáticos del siglo XVIII; pero sus colecciones de tablas y sus memorias sobre nuevos métodos de resolver los mas importantes problemas de la astronomía náutica, merecieron tan distinguida aceptacion en Inglaterra, que la real sociedad de Lóndres mandó insertar en sus transacciones filosóficas algunos de estos excelentes escritos. D. Dionisio Alcalá Galiano y D. Francisco Lopez Royo ilustraron tambien esta parte de la navegacion científica con apreciables memorias; y D. Gabriel de Ciscar, ademas del *Curso de Marina*, que hoy sirve de texto para la enseñanza de la juventud, publicó la *Explicacion de varios métodos gráficos para corregir las distancias lunares*, facilitando mucho por este medio el cálculo de las observaciones mas complicadas del pilotage astronómico. Igual estimacion merecen las *Tablas lineales*, que con el mismo objeto dispuso D. Josef Luyando, para ahorrar tiempo y trabajo á los pilotos, pudiéndose tambien considerar como un prontuario de astronomía náutica. No son estos los únicos marinos españoles que en los últimos tiempos han cultivado con tanto lustre como acierto el arte de la navegacion; pero ya que por ahora no podemos entrar en un exámen mas detenido de tan útiles obras, baste á lo menos este corto resumen histórico para demostrar que si en los conocimientos náuticos tuvo España la primacia en el siglo XVI y la perdió á fines del siguiente, los Soberanos de la augusta casa de Borbon, protegiendo las ciencias y las artes, han logrado restablecer su marina hasta nivelarla en su instruccion facultativa, y especialmente de la náutica, con las que mas han sobresalido entre las naciones cultas de la Europa moderna.

§. VIII.

GRANDES MAREAS PARA EL AÑO DE 1831.

DIAS Y HORAS DE LAS SIZIGIAS.		ALTURA DE LA MARCA.	
		Horas de la mañana.	Horas de la tarde.
Enero.....	14. L. N.	1 h 12'	0,85
	28. P. L.	2 8	0,96
Febrero.....	12. L. N.	4 h 34'	0,96
	26. P. L.	4 24	0,95
Marzo.....	14. L. N.	7 11	1,07
	28. P. L.	8 17	0,91
Abril.....	12. L. N.	3 37	1,11 > marea.
	26. P. L.	11 54	0,86
Mayo.....	12. L. N.	0 7	1,08
	26. P. L.	4 35	0,78
Junio.....	10. L. N.	6 37	1,02
	25. P. L.	6 35	0,76
Julio.....	9. L. N.	1 22	0,98
	24. P. L.	11 40	0,82
Agosto.....	7. L. N.	9 40	0,98
	23. P. L.	9 41	0,92
Setiembre...	6. L. N.	8 6	0,98
	21. P. L.	9 31	1,03
Octubre.....	5. L. N.	9 19	0,94
	21. P. L.	8 19	1,09
Noviembre.	4. L. N.	1 13	0,88
	19. P. L.	6 33	1,07
Diciembre..	4. L. N.	7 22	0,79
	19. P. L.	4 44	1,03

Estas son las que suceden uno ó dos dias despues de cada sizigia, y se han calculado por la fórmula de Laplace expuesta en el Almanaque para 1809. La unidad de la altura de la marea es su altura media uno ó dos dias despues de las sizigias en que el Sol y la Luna se hallan en el Ecuador y en las distancias medias á la tierra. Si por ejemplo, en el puerto A, esta unidad fuese de 5,8 pies, corresponderá en dicho puerto A, la altura 1,11 de mayor marea de este año á 6,4 pies, no contando con la accion variable de los vientos, que segun su fuerza, direccion y duracion, y la localidad de los puertos, producen anomalías que no se pueden sujetar á cálculo.

§. IX.

Nota de las obras publicadas por el Depósito Hidrográfico en el año de 1830, y de las que se están grabando y construyendo actualmente.

PUBLICADAS.

El Almanaque náutico para el año de 1833.

SE ESTÁN GRABANDO.

La carta en dos hojas de toda la isla de Cuba, con la geografía interior.

La carta que comprende desde punta de Europa á cabo de Gata con la costa correspondiente de Africa.

La cuarta hoja de la costa del Brasil, que comprende desde un poco mas al N. de la villa y barra de Laguna hasta el cabo S. Antonio, en el rio de la Plata.

Ademas se halla enteramente concluida y pronta á publicarse la carta general de las costas del Brasil.

CONSTRUYENDOSE.

La carta que comprende desde el cabo S. Vicente á punta de Europa.

La carta desde el cabo Oropesa al de Creux.

La del mar de la India, que comprende parte de las islas de Java, Borneo y Sumatra.

La que comprende la isla de Sicilia, parte de la Calabria, islas de Malta y Pantelaria, con el paso entre la primera y cabo Bon, en la costa de Africa.

La carta de los estrechos de Gaspar y Clemente, en la India, en punto mayor.

Ademas se está corrigiendo y aumentando el Derrotero de las costas de España y su correspondiente de Africa en el Mediterraneo, formado por el señor D. Vicente Tofiño, para imprimirlo y publicarlo con la brevedad que requiere la importancia de esta obra.

Introduccion..... PAG. 3

Primera parte relativa á lo personal.

Presupuestos y consignaciones de Marina..... 3
 Cuerpo general de Oficialidad de la Armada..... 5
 Cuerpo del Ministerio de Marina..... 5
 Médico—Cirujanos..... 15

Segunda parte concerniente á lo material.

Servicio de los buques de guerra..... 15
 Carena de buques..... 18
 Arsenales..... 19
 Montes..... 20
 Real Observatorio Astronómico..... 21
 Depósito Hidrográfico..... 22
 Obras de muelles y puertos..... 22
 Diccionario de Marina..... 23
 Disposiciones particulares. — Creacion de la junta superior del
 gobierno de la Armada..... 24

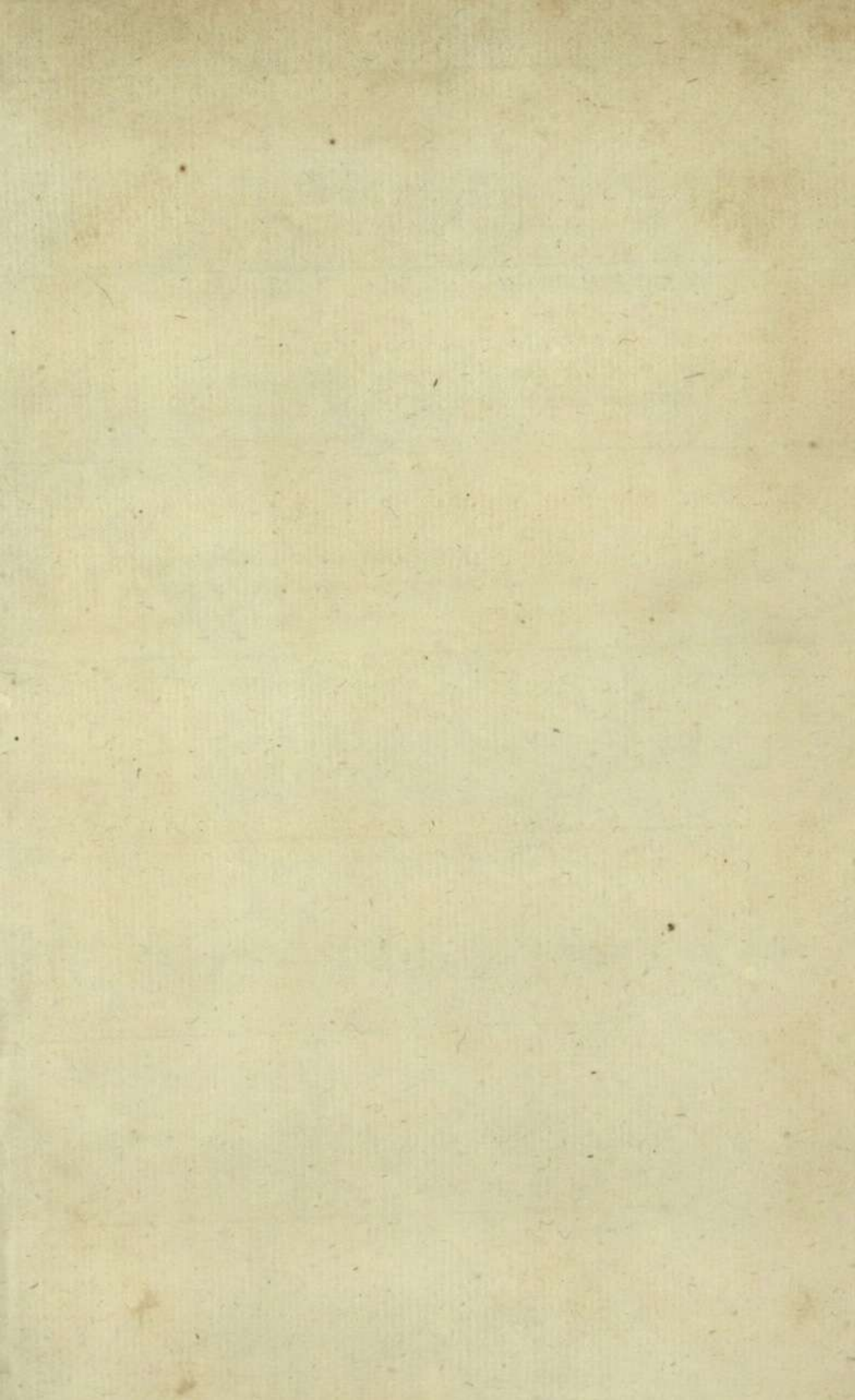
ESTADO GENERAL.

Secretaría del Despacho..... 47
 Real Junta superior del gobierno de la Armada..... 48
 Estado mayor de la Armada..... 49
 Dependencias generales de Real Hacienda de Marina en la
 Corte..... 50
 Estados mayores del Departamento y Apostaderos, incluso el
 de la Habana..... 50
 Juntas de ellos..... 51
 Cuerpo general, Director general de la Armada, Capitan general..... 55
 Tenientes generales..... 56
 Gefes de Escuadra..... 57
 Brigadieres para el servicio activo..... 59
 Capitanes de Navío idem..... 61
 Capitanes de Fragata idem..... 63
 Tenientes de Navío idem..... 65
 Alféreces de Navío idem..... 70

Brigadieres para el servicio pasivo.....	73
Capitanes de Navío idem.....	73
Idem de Fragata idem.....	75
Tenientes de Navío idem.....	76
Alféreces de Navío idem.....	77
Brigadieres empleados en los Tercios navales ó Matrículas.....	77
Capitanes de Navío.....	77
Idem de Fragata idem.....	78
Tenientes de Navío idem.....	79
Idem de Fragata idem.....	81
Alféreces de Navío.....	81
Idem de Fragata idem.....	83
Retirados empleados en idem.....	84
Tercios navales.....	85
Capitanes de Puerto de España é Indias.....	123
Real Cuerpo de Caballeros Guardias Marinas.....	125
Oficiales jubilados y retirados.....	128
Brigada Real de Marina.....	142
Individuos dependientes de ella con graduacion de Oficiales.....	150
Cuerpo de Pilotos.....	155
Individuos con graduacion de Oficiales sin corresponder á cuerpo determinado.....	160
Cuerpo de Constructores é Hidráulicos.....	161
Reales Arsenales.....	163
Cuerpo de Médico-Cirujanos.....	175
Cuerpo del Ministerio de Marina.....	180
Estado Eclesiástico.....	203
Asesores y Fiscales del Departamento, Apostaderos y Provincias.....	205
Establecimientos científicos. Direccion hidrográfica.....	207
Observatorio Real de San Fernando.....	208
Colegio de San Telmo.....	209
Instituto Asturiano.....	213
Vigías.....	213
Reales fábricas de Artillería de la Cavada.....	214
Juntas protectoras de obras de muelles y puertos.....	216
Estado de buques.....	221
Resúmen total y por clases de los Oficiales de la Real Armada.....	222

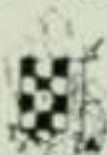
APENDICE.

Idea general ó breve noticia sobre la constitucion ó sistema de gobierno de la Marina Real de España.....	3
Imposiciones marítimas de la Gran Bretaña sobre las embarcaciones extranjeras.....	23
Varias noticias curiosas sobre navegacion.....	46
Noticias curiosas sobre algunos fenómenos náuticos.....	55
Apéndice ó continuacion de los faros ó almenaras.....	63
Noticias curiosas acerca de la marina de guerra de la Gran Bretaña.....	66
Resumen de una disertacion sobre los progresos que hizo en España el arte de navegar.....	100
Grandes mareas para el año de 1831.....	124
Nota de las obras publicadas por el Depósito Hidrográfico en el año de 1830, y de las que se estan grabando y construyendo actualmente.....	125





FUNDACION UNIVERSITARIA SAN PABLO CEU



7030996

