

SUPLEMENTO A LA GACETA DE MADRID

DEL DOMINGO 17 DE AGOSTO DE 1834.

Continúa la exposición hecha á las Cortes por el Secretario de Estado y del Despacho universal de Marina.

Cierto es que en 1813 se cometi6 al capitán general, y al mismo tiempo comandante de marina de Filipinas el brigadier de la armada D. José de Gardoqui, la construcción de seis corbetas, y que se cortaron y acopiaron las maderas para la primera, sin que se siguiese adelante por haber dispuesto dicha autoridad, en virtud de Real 6rden que se le comunic6 por la via de Hacienda, la suspension para atender al pago de la compañía de Filipinas y á otros acreedores de las Reales cajas; y lo es tambien, sin embargo de esto, que por consecuencia de las instrucciones que se habian dado, á fin de que con la expresada construcción se entablase la correspondencia directa con la Península, se puso la quilla al bergantín de 22 cañones, nombrado *Realista*, que hoy se halla en las costas del Mediterráneo. Con presencia de tales antecedentes, y examinados los relativos al sostenimiento en Filipinas de una fuerza naval, y restablecimiento del apostadero, segun las bases propuestas por el extinguido consejo de Almirantazgo, sin resolver definitivamente acerca de este punto, se cometi6 el mando de la marina de las mencionadas islas al segundo cabo de ellas el mariscal de campo, entonces, D. Pascual Enrile, antiguo y acreditado oficial de la armada, poniendo á sus 6rdenes un capitán de fragata y ocho subalternos, con solo los goces señalados en la América septentrional, á fin de que bajo la dependencia del capitán general en la forma que explican las ordenanzas generales de la armada naval, procediese á cuanto considerase oportuno, para que los moradores de las extensas costas de aquel archipiélago saliesen del desastroso estado en que habitualmente viven con perjuicio de la agricultura, industria y comercio. A este propósito se dejó á su disposicion todo lo existente en las islas Filipinas correspondiente á la marina Real, y las embarcaciones, pertrechos y útiles de la denominada *Corfaria*, y se preceptu6 que desde luego, y en el supuesto de facilitársele los medios necesarios, estableciese los seis puntos de estacion de fuerza sutil que siguen.

1.º En Misamis para recorrer toda la parte Norte de Mindanao y estrecho de Joanic6.

2.º A la parte Este de Mindanao ó provincia de Caraga, extendiendo su crucero desde el Sur de la isla de Mindanao á las islas de Sirangan y á toda la parte occidental de dicha isla.

3.º En Puerto Mangaren de la isla de Mindoro, estando en continuo crucero de un extremo á otro de la isla por su parte occidental.

4.º En Antique ó S. José en la isla Panay, para cubrir toda la parte occidental de ella, y aun de la de Negros.

5.º Al Sur de la isla de Negros, debiendo cruzar continuamente entre el extremo de dicha isla y la de Fuegos.

Y 6.º En Zamboanga, cruzando entre Basilam y la parte S. O. de Mindanao, cuyo servicio habia de cubrirse con 24 lanchas é igual número de falúas, ademas de dos goletas de 12 á 14 piezas.

Este celo general, no solo ha realizado cuanto se le previno, sino que haciendo abandonar el uso de las embarcaciones que estaban á cargo de la marina corsaria, ha dedicado al corso otras de mas perfecta construcción, dando el mando de las divisiones á oficiales de guerra de la armada celosos de la gloria de las armas españolas y del bien de la patria; y ha renovado la determinacion del difunto D. José de Gardoqui, para que los pueblos playeros construyan falúas y lanchas, que unidas hagan en las oportunas monzones el corso contra estos piratas; obteniendo por resultado de tales medidas que el pabellon nacional empiece á ser respetado, las provincias respiren libres del terrible azote de los musulmanes, y que florezca el comercio, tomando nuevas creces la poblacion, la agricultura y las artes.

No solo ha constituido esta parte de la defensa de las Islas, segun queda dicho, sino que ha promovido la rectificacion de algunos puntos y situacion de bajos, para perfeccionar las cartas ó planos; y con el fin de dar á estos trabajos hidrográficos la mayor exactitud, se ha destinado de la Península expresamente una comision provista de todos los instrumentos necesarios para el importante objeto de reconocer aquel vasto archipiélago. Asimismo ha hecho practicar varios reconocimientos sobre la cuantía y calidades de maderas excelentes para construcción naval; y finalmente, con el arreglo hecho en el arsenal de Cavite y auxilios enviados de la Península, se está construyendo una fragata con 40 cañones, de que he hecho mencion en otra parte, y la que se trasladará á Cádiz luego que se bote al agua. Tales son hasta el dia las disposiciones tomadas, sin que todavia haya sido posible establecer de estacion una fuerza marítima respetable, como importa muy mucho á la conservacion de aquellos preciosos dominios, no obstante de que con empeño la ha solicitado el capitán general por acuerdo de una junta formada al intento de autoridades militares, porque siendo las atenciones de la Península mayores que las que pueden cubrirse con el corto número de buques que existen, no ha habido ocasion en las diferentes circunstancias que han ocurrido, y hecho precisa su permanencia, de desprenderse de una parte; y únicamente pudo demorarse algun tiempo la venida del bergantín *Relampago*, que regres6 á Filipinas en 1830, escoltando por segunda vez los buques que han conducido expediciones de tropas.

Supuesto el aumento de la marina Real, como es indispensable, podrán destinarse á Filipinas fuerzas proporcionadas para su defensa. Si el mando superior de aquellas islas se confia al general de la armada, segun estim6 conveniente la regencia del reino, y lo dispuso en 1812, cual es preciso en todo punto militar, cuya conservacion dependa de la fuerza marítima, y si se venen los obstáculos que ha habido por parte de la superintendencia de Real Ha-

cienda para facilitar los medios de sostenimiento de la marina y fomento de la construcción, cuyos obstáculos dejan sin accion al capitán general aun en casos perentorios, y han sido causa de las continuas reclamaciones de D. Pascual Enrile, para que se le relevase de un mando que no podia desempeñar debidamente con tales trabas, es indudable que harán grandes progresos aquellos isleños, porque el fomento de la construcción naval será motivo del de su agricultura, industria y comercio, y bien conocidas las ventajas que en tal caso reportará la España.

Dep6sito Hidrográfico. Dos establecimientos científicos hay en la marina Real, que por mas apartados del influjo de las escasas y mal pagadas consignaciones, han logrado conservarse sin menoscabo esencial por el auxilio que les ha dado el producto de sus propias tareas. Uno es el Dep6sito Hidrográfico, establecido en Madrid, y otro el observatorio Real Astronómico situado en la ciudad de S. Fernando.

Despues de haberse publicado el Atlas marítimo de España, trabajado desde 1783 á 1787 por el gefe de escuadra D. Vicente Tofiño, y de haberse reunido los trabajos hidrográficos de nuestros extensos dominios en América y Asia producidos por expediciones especiales, como la que mand6 dando la vuelta al mundo el capitán de navío D. Alejandro Malaspina, y las que se destinaron á Costa-firme, á las Antillas, á las costas del mar del Sur y de California, se estableci6 en 1797 el Dep6sito Hidrográfico para reunir, analizar y coordinar estos y otros preciosos materiales en beneficio de nuestra navegacion, de nuestro comercio marítimo y de la mas fácil y expedita comunicacion con nuestras posesiones ultramarinas. El buen crédito que así en España como en las naciones extranjeras adquirieron estos primeros trabajos del dep6sito, facilitaron el mejor despacho de sus cartas, planos y derroteros con acrecentamiento de nuestra industria, dependiente antes de la extranjera en este ramo, pues fomenta ahora con sus consumos á los artistas, grabadores y estampadores, y á las fabricas de papel, de planchas de cobre y otras. Durante mi segundo ministerio aprob6 el Rey la instruccion que le presenté en 1817 para el gobierno facultativo y económico de este dep6sito, y es la que actualmente rige.

Sin embargo, los trastornos ocurridos en 1823 paralizaron sus progresos, como era natural. El Gobierno al trasladarse á Sevilla y Cádiz se llevó no solo los caudales, consistentes en 2009 rs., sino varias obras y manuscritos propios de su instituto; pero bajo la nueva direccion, con arreglo á las Reales 6rdenes que se le comunicaron al regreso de S. M., se redujo su planta de empleados; se suprimieron algunas empresas costosas y agenas del instituto; se hicieron nuevas y mejor combinadas economías en los surtidos de los objetos ó materiales de su consumo; se arreglaron los precios de algunas obras de poca salida; se promovió esta, proporcionando alicientes y ventajas á los comerciantes y libreros; se di6 publicidad á los catálogos de sus obras en el extranjero, y se procur6 por todos medios reducir los gastos de impresiones, para dar las obras mas baratas, ó con mayor comodidad, aumentando de este modo su despacho y la pública ilustracion: se restablecieron algunas correspondencias extranjeras, y se entablaron otras nuevas con el dep6sito hidrográfico de Londres; con el célebre astr6nomo baron de Zach, para estar al nivel de los conocimientos que en la geografía é hidrografía adquirian otras naciones marítimas en sus viajes científicos y expediciones de mar; y finalmente promoviendo y aun costeando nuevos reconocimientos de costas y escollos, que por estar mal situados en las cartas ofrecian graves riesgos á nuestro comercio y navegacion. Con estas miras promovió, dispuso y publicó el dep6sito en 1825 una nueva carta del estrecho de Gibraltar trabajada por D. José Luyando, rectificada bajo de su direccion por el teniente de navío D. Vicente Sanchez Cerquero, y acompañada de una memoria analítica muy importante, para conocer y apreciar los fundamentos de su ejecucion é inspirar confianza á los que hubiesen de necesitar hacer uso de ella.

Combinando la economía con el mejor servicio se propuso que los buques menores del apostadero de la Habana destinados á proteger el comercio marítimo y la seguridad y defensa de las costas septentrionales y occidentales de la isla de Cuba, se ocupasen al mismo tiempo en su reconocimiento y en trazar sus cartas y los planos de sus puertos, situando con exactitud los puntos mas notables y los cayos y escollos de aquel canal tan frecuentado para los viajes á la Habana y al seno mejicano. Su resultado ha sido completar el conocimiento hidrográfico de la periferia de aquella isla, cuya parte oriental y meridional se habia desempeñado anteriormente por otros hábiles oficiales de la Real armada, facilitando, abreviando y asegurando nuestra comunicacion y tráfico con aquellas importantes posesiones.

Con la misma idea se aprovech6 la oportunidad de hallarse nombrado capitán general de Filipinas el teniente general D. Pascual Enrile, cuyos conocimientos facultativos en la marina, donde comenz6 su carrera, proporcionaban el buen desempeño de las comisiones hidrográficas que se le confiaron. Bajo de su direccion se ha ido perfeccionando el conocimiento de aquel Archipiélago, rectificando las posiciones de sus islas, sus costas y fondeaderos: se ha levantado una carta esférica de los costas del Norte y del Oeste de Mindanao; se ha formado la descripcion de la de Mindoro y sus adyacentes: un suplemento al derrotero de las islas Bizayas: los planos y descripciones de los puertos y costas de las islas próximas á la de Luzon; y entre ellos el plano del puerto de Busin en la isla de Burias, cuyo conocimiento no solo facilita y da seguridad á la navegacion entre los canales y estrechos que forman aquellas islas, sino que fomentará la pesca del Carey y Balate, y la poblacion de las costas de Tayabas y Camarines. Ademas de estos trabajos ha remitido dicho general varias noticias de otros navegantes españoles que han situado escollos en la derrota de la navegacion de España á aquellas islas; y últimamente la descripcion de las Marianas,

y un gran plano de la de Guajan, que es la capital de ellas, publicado en 1833 por su actual gobernador D. Francisco Ramón de Vilalobos. De este modo se adelanta la geografía de nuestras posesiones, y se facilita el trato y comunicación entre nuestros españoles, aunque separados por tan peligrosos mares, y distancias tan considerables.

Mientras que en los países de Ultramar han procurado el Gobierno y el depósito estos beneficios á la navegación y al comercio nacional; no podían olvidar las costas de la Península, cuya rectificación se hacía cada día mas importante, habiendo trascurrido medio siglo desde que se levantaron sus cartas y se formó su derrotero. Comenzóse por reconocer y situar con la mayor exactitud lo interior de las grandes rias de Galicia, sus bajos y escollos, y los puntos mas notables de su costa y abrigos, no solo para facilitar el tráfico costanero, sino la vigilancia de los guarda-costas, y poder prevenir los ardidés de los barcos contrabandistas. El comandante del bergantin *Guadiana*, destinado á varias comisiones en aquellos mares y en los de Portugal se ha ocupado en la estación de verano en levantar los planos de las rias de Pontevedra, de Arosa, de Muños, de Corcubion y toda la costa intermedia desde la desembocadura del Miño hasta el cabo de Ortegal, de cuyos trabajos se han publicado algunos, y otros se están coordinando en el depósito con el pulso y meditacion que exige su importancia.

Para facilitar en 1831 la concurrencia de buques extranjeros, que empezaron á venir de repente al puerto de S. Martin de la Arena, cerca de Santander, con el objeto de extraer trigos y harina de Castilla, se formó y publicó inmediatamente un plano de aquella ria y de su peligrosa entrada, que todavía se mejoró despues, contribuyendo por este medio á promover la extracción de cerca de dos millones de fanegas de trigo, que dejaron en aquel pais mas de 40 millones de reales; cantidad que hubiera sido mayor y mas ventajosa á nuestro tráfico si la extracción hubiera podido hacerse en buques españoles.

Por la misma razon que se han rectificado las situaciones geográficas de la costa de Galicia, se han renovado y corregido tambien todas las cartas y planos del Mediterráneo, que se comprendieron en el Atlas marítimo de España; se ha enmendado y redactado de nuevo su Derrotero; se han publicado los Portulanos de nuestros puertos de Europa y América, y se han dispuesto otras obras que irán dándose á luz sucesivamente. Resultando de todo las utilidades efectivas de haber proporcionado el depósito hidrográfico con sus obras y trabajos mayor presteza y seguridad en los viajes de mar, disminuyendo el número de naufragios, y las pérdidas de los caudales y fortunas de nuestros activos y honrados comerciantes. Si se comparan las dilaciones que hace medio siglo ocasionaban en los viajes de mar los temores, recelos y precauciones que producian los errores é inexactitudes de las cartas y derroteros, con la presteza y brevedad que ahora son efecto de la confianza y seguridad de los progresos de la hidrografía, nadie dudará que estos adelantamientos en beneficio de la humanidad y de la prosperidad pública de las naciones, se deben al establecimiento de los Depósitos hidrográficos, entre los cuales ha ocupado el nuestro un decimo lugar por la importancia de los trabajos que ha publicado desde los primeros años de su fundación. Preciso y decoroso es conservarle, y que para ello contribuyan los consulados, como los mas interesados, ó que reciben mas inmediatamente sus beneficios, con aquella moderada asignacion que se les impuso por Reales órdenes en los años de 1803 y 1824.

Observatorio Real astronómico de marina en S. Fernando. Es de mucha importancia para la nacion y para la marina este establecimiento; y habiendo sufrido vicisitudes, conviene hacer una breve reseña de su historia, á fin de que las Cortes puedan conocer los dispendios y los desvelos que su ereccion, conservación y mejoras han causado al Gobierno.

Olvidada casi totalmente la astronomía en España desde el tiempo del Sr. Rey D. Alonso el Sabio, y deseoso de su restauracion el inmortal Don Jorge Juan, propuso y obtuvo del Rey la creacion de este observatorio, que en el año de 1753 estableció desde luego en el edificio fuerte que en Cádiz se llamó Castillo de guardias marinas, dotándolo de los instrumentos mas clásicos y costosos de su tiempo, que pagó la Real Hacienda de marina.

Desde luego dió á conocer sus frutos el establecimiento, publicando dos tomos de observaciones, que merecieron aceptación. Sobrevinidas posteriormente las guerras de aquella época, y las que les sucedieron, y ocupada en ellas, como objeto preferente, la atención de los oficiales dedicados antes á las observaciones celestes, quedaron suspensas las tareas del observatorio, á cuyas mejoras atendió el Gobierno despues de ajustada la paz, mandando construir en el sitio de la Torrealta, en la Isla de Leon, un edificio con tal objeto, adonde se trasladó el establecimiento con todos sus instrumentos y enses en el año de 1797.

Desde el de 1792 publicaba ya el Almanaque náutico, obra periódica anual, absolutamente indispensable en el día á los navegantes, y que sin intermision ha continuado hasta el presente con la anticipacion de cuatro años, llegando en su adelantamiento hasta el punto de calcularse todo originalmente en el establecimiento, con lo qual nos hemos librado de la degradante dependencia en que antes estábamos de los ingleses y franceses, para ciertos artículos de sus obras de esta clase.

Tambien se trabajaba por el observatorio desde el año de 1812 el civil ó calendario para todas las provincias de España é islas adyacentes, cuyo privilegio exclusivo le concedieron las Cortes generales y extraordinarias en Noviembre de 1811, con la aplicacion de los productos de dicho calendario al pago de todas las atenciones del establecimiento, que no cuenta con otros fondos para todos sus gastos.

Sin embargo de estas ventajas, la guerra contra Napoleón Bonaparte y sus forzosas consecuencias impidieron otros adelantos y mejoras que aquel necesitaba para ponerse al nivel de los mas célebres de Europa; pero vencidos al fin tales obstáculos, se mandó al director durante mi anterior ministerio en 1817, que meditase y propusiese cuanto creyese conveniente y necesario, así para la dotacion completa de instrumentos y personas hábiles, como sobre las reglas que hubieran de observarse en las tareas facultativas. En efecto, el director presentó su plan, que fue aprobado por S. M. en 10 de Julio de 1818, y entre cuyos puntos era uno el de la construcción de tres instrumentos magistrales que habian de fabricarse en Londres, para lo qual se libraron á D. José Cayetano Bernalés, comerciante español establecido en aquella capital, 1600 libras esterlinas, sacadas de los productos del establecimiento, y se ajustó con

el famoso artista Tomas Jones que habia de construir los referidos instrumentos, que son un círculo mural de seis pies de diámetro, un anteojo meridiano ó de pasages y un péndulo real, en el tiempo de dos años, y por el precio de 1491 libras esterlinas.

En esto se estaba cuando ocurrieron los sucesos de Enero de 1820, desde cuya época hasta la del año de 1823 nada se adelantó, ya por llamar la atención otros asuntos de mayor importancia, y ya porque habiendo quebrado la casa de Bernalés, no solo tuvo el observatorio este quebranto, sino que la construcción de los instrumentos quedó absolutamente paralizada.

Sin embargo, el Gobierno, atento siempre á mejorar y aun perfeccionar el observatorio, y no desanimado por este contratiempo, dispuso se librasen nuevas sumas á Londres, é hizo formalizar el contrato con Jones; y este en su cumplimiento ha entregado ya, y se hallan montados en sus respectivos lugares en el observatorio, el anteojo meridiano y el péndulo Real, esperando de un día á otro la llegada á España del círculo mural, que tambien está ya concluido y debe entregar el artista al cónsul general de S. M. en Londres para su embarco despues de empaquetado por Jones.

Mientras se practicaban las diligencias oportunas para obtener estos resultados, atendia tambien el Gobierno de S. M. á los demas puntos necesarios para la completa organizacion del observatorio y montura de los indicados instrumentos. Así es que por una parte ha hecho construir un edificio adicional al principal, pequeño sí, pero solidísimo y con todas las circunstancias que debe tener como observatorio para la colocacion y maneo de los expresados instrumentos, de los cuales tiene colocados con la mayor solidez y en continuo ejercicio un anteojo meridiano de 10 pies ingleses, que si acaso no es el mejor de tres únicos de su especie y tamaño, no cede por lo menos á ninguno de los otros dos sus iguales y rivales en Europa; y un péndulo de compensacion de Mercurio, de admirable conformidad de movimiento; ambos instrumentos experimentados ya sobradamente en el espacio de quince meses; y por otra parte ha nombrado astrónomos, ayudantes de observacion, nuevos calculadores en reemplazo de otros ya finados; y por último, ha expedido un reglamento completo, que abraza cuantos puntos pueden constituir la perfecta organizacion y marcha de las operaciones del establecimiento, y que aprobado por S. M. en 16 de Marzo de 1831, es el que está rigiendo en el día, y con arreglo al qual se han hecho aquellos nombramientos; y está ya para imprimirse una numerosa coleccion de observaciones tan buenas como las que se hacen en Greenwich, correspondientes á los siete últimos meses de 1833, desde que se colocaron los instrumentos. Las de todo el año presente serán mas numerosas y prolifas.

De suerte que una vez montado en su lugar, como debe estarlo muy pronto el círculo mural que se espera de Londres, y que es el mejor de los construidos hasta el día, incluso el de Greenwich, nada falta ya á nuestro observatorio Real para ser el mas aventajado de la Europa, no solo por esta circunstancia, sino por su menor latitud, por el temple y calidad de su atmósfera, y por el cielo claro y despejado que en consecuencia goza casi todo el año. Estas singulares circunstancias que concurren en el observatorio Real de S. Fernando estimularon al célebre astrónomo alemán baron de Zach á recomendar y pedir á su director en 1826 continuase sus observaciones, que serian muy preciosas por practicarse bajo un cielo tan bello y despejado como el de Andalucía, donde no dejará de haber otras muchas correspondientes, cuya falta es muy comun en los observatorios del norte. (Corresp. astronóm. &c. de Zach: tomo 14, pág. 40, año 1826.)

Las mejoras en cuanto á lo material del edificio, á la perfeccion de los instrumentos, y en lo relativo al régimen interior del observatorio, se deben en gran parte al celo y prevision del Gobierno, que para ello mandó que se trasladase á Londres el director actual, para que examinándolo todo, y adoptando cuanto juzgase oportuno y conveniente del observatorio de Greenwich, no careciese el nuestro de aquellos requisitos que dan á aquel tanta preferencia entre los mas célebres de Europa. Aprovechóse esta favorable coyuntura para la adquisicion de nuevas obras clásicas para la biblioteca, y para restablecer ó adquirir relaciones y correspondencias científicas con la sociedad Real de Londres, con la de astronomía, y con otros cuerpos respetables y personas ilustradas. Y en efecto, el observatorio Real astronómico de San Fernando es conocido ya universalmente en Europa, y singularmente en Inglaterra, de cuyas corporaciones sábias reciben continuamente, así el establecimiento como su director, muchas pruebas de aprecio, entre ellas la de estar inscriptos para recibir *gratis* las publicaciones de la sociedad Real de Londres, de la astronómica, y de otras corporaciones y personas científicas.

En un informe que en 4 de Noviembre del año próximo pasado se dió al ministerio de Fomento, ahora de lo Interior, sobre una pretension de la Real junta de proteccion del Museo de ciencias naturales al privilegio exclusivo de la publicacion y productos de venta del Calendario en favor del observatorio de Madrid, despues de probar que este no existió jamas, ni es fácil de montar como corresponde, se decía: «Por el contrario, el observatorio de Cádiz cuenta sobre 80 años de existencia desde su primitivo establecimiento, debido al celo del inmortal D. Jorge Juan, y ha seguido sus tareas desde entonces, aunque sujeto á las intermisiones y vicisitudes que han ocasionado las circunstancias en tan largo período de tiempo. Trasladado á la ciudad de San Fernando, cerca há de 40 años, donde se erigió de nueva planta, ha recibido últimamente, á costa de grandes gastos, mejoras importantísimas, así en lo material del edificio como en el aumento de los instrumentos modernos y magistrasales recién llegados de Londres, que son los mas perfectos que hoy se conocen y tambien con la copiosa y selecta biblioteca que se ha reunido allí. Tiene por otra parte á su favor este observatorio la preferencia de la ventajosa posicion que ocupa, por ser la mas meridional de Europa, con un extenso horizonte y un cielo el mas despejado en todas estaciones. Hay ademas en él astrónomos y calculadores que á los conocimientos especulativos de la astronomía unen una larga práctica de sus operaciones, muy esencial y no fácil de adquirir. Finalmente, el observatorio Real de S. Fernando es tan conocido en Europa, que ya M. de la Lande en el prefacio de su gran obra de astronomía publicada en el año de 1771, hablando de los establecimientos de esta especie que por entonces existían en ella, dice: *El observatorio de marina en Cádiz es muy sólido, muy cómodo y provisto de muy buenos instrumentos. M. Tosiño de San Miguel ha observado en él el paso de Venus en 1769.* A lo qual añadiremos nosotros que el mismo Tosiño y D. José Varela publicaron dos tomos de observaciones que se imprimieron en Cádiz en 1774, y tenían pron-

tos para darse á luz los de 1776 y 1777. — Este observatorio fue visitado en aquel tiempo por los célebres marinos Pingré, Florian, Bordá y Berduin de la Creme, que lo celebraron mucho; y lo ha sido posteriormente por otros sábios extranjeros, que como todos los astrónomos de Europa, tienen el mayor interés y las mayores esperanzas en sus ulteriores progresos, para lo cual se halla en el día montado sobre el pie mas conveniente, con un reglamento que mereció la soberana aprobacion, y bajo el cual podrá dentro de poco ponerse al nivel de los mas acreditados, pues que nada le falta por ahora para conseguirlo.

Así es en efecto: todos aquellos gastos y todas estas ventajas las ha sostenido y obtenido la marina en favor de tan importante y necesario establecimiento, primero con parte de su misma consignacion, y cuando esta disminuyó hasta el punto de no ser suficiente, y las Cortes de Cádiz concedieron al observatorio el privilegio exclusivo de la publicacion del Calendario, todo se ha sostenido, todo se ha costado y todo se sostiene con sus productos, y llegará muy en breve el día en que continuándole estos auxilios, no será en manera alguna gravoso al Real Erario, ni á ningun otro fondo del Estado.

Presupuestos. Si en todo tiempo es pernicioso no dar oportunamente el dinero preciso para los ranchos y prest de la tropa, lo es mucho mas en la actualidad; y para que á esta nada le falte se desatiende el pago de los demas cuerpos de la armada, dejando de socorrer al mismo tiempo á tantos individuos menesterosos, cuando deberia ser esta la mas preferente obligacion de la marina, pues es preciso convencerse de que para que haya buques que puedan navegar, es indispensable que haya hombres dispuestos para ello, y esto cuesta mucho, así como conservar los que existen, porque son los que han de construir, carenar y reparar; los que han de manejar y conducir de un punto á otro á esos mismos buques, sin lo cual vanas son tales máquinas, y mas vanas las ideas de que las costas esten guardadas como corresponde, el comercio protegido, y que el pabellon español sea respetado como es debido. Esto todos lo conocen, sin excluir á los distribuidos del caudal; pero no por esto se ha procurado el bien del Estado, manteniendo y fomentando una fuerza que le es tan precisa para su paz y prosperidad.

Incalculables son los beneficios que el sistema feliz de presupuestos produce en el órden administrativo de las rentas del Estado llevado á su complemento y perfeccion. Si hubiésemos de empezar hoy bajo este sistema, la creacion original de la fuerza naval, no solo no seria difícil limitarla y circunscribirla á la cuota que á este objeto permitiesen destinar las demas obligaciones del Estado con la preferencia que entre sí demandan unas á otras, segun su importancia respectiva, sino que nada seria mas natural y justo que asignando 20 millones, por ejemplo, á la marina, circunscribir la fuerza y los elementos todos de su composicion y conservacion á los límites de aquella cantidad. Pero adoptar este mismo método cuando la conservacion sola de las clases personales ya existentes en la armada absorbe casi la totalidad de la consignacion, y el resto no cubre ni aun la cuarta parte de las erogaciones necesarias al simple entretenimiento de la parte material, yo entiendo, señores, que esto se reduce á sustancia á condenar positiva y ciertamente á su aniquilamiento la marina Real, y á convertir en sistema la confusion, el desconcierto y la arbitrariedad del Ministro, á quien no siéndole otorgado el poder de hacer milagros, será necesario conferirle la terrible potestad de hacer á su antojo lo que mejor le parezca, arrojando la execracion pública y la eterna enemistad de la corporacion entera y sus familias respectivas, á quienes ha de ir sacrificando progresiva y gradualmente en la imprescindible necesidad de abandonar unos objetos para acudir á otros, no pudiendo jamas llenarlos todos.

Voy á demostrar á las Cortes la evidencia de todas estas aserciones con datos y hechos de tal notoriedad y certeza, que no dejen á su penetracion el mas ligero asomo de duda. Nadie entiendo que se atrevera á censurar el buen celo é inteligencia de mi digno antecesor. El intervino en todas las discusiones y trabajos preparatorios al sistema de presupuestos, y él conocia las necesidades todas de la marina Real.

Su primer presupuesto para los gastos del año de 1828, reducido al minimo posible, fue de 53.223,322 rs. vn. en esta forma: la parte personal en el goce de sus haberes fijos ordinarios 37.421,309; el gasto material ordinario 1.375,882; el extraordinario de armamento 14.426,929. Omitiendo todo lo demas que aqui no pertenece, es lo cierto que el Gobierno declaró que atendidas sus demas necesidades, á las que acudió con preferencia, y sin duda por completo, no podia destinar á la marina sino 40 millones de reales, á los cuales debia ceñirse su mal llamado presupuesto de gastos. Y digo mal llamado presupuesto de gastos, porque esto no es calcular la cantidad próxima de lo que sea necesario hacer, sino fijar una cantidad cualquiera, á la cual haya de ceñirse la distribucion entre los objetos necesarios del gasto; lo que equivale al positivo precepto de desatender unos para acudir á otros, segun su importancia y respectiva necesidad, condenándolos á un sistema de necesidad continua, que paulatinamente los aniquila, dejando abierta la puerta del libre arbitrio en la preferencia de la aplicacion de unos objetos sobre otros. Infrásese de esta situacion cuál será la de la existencia de los individuos de la armada, cuyos haberes importantes 37.421,309 rs. de los 40 asignados, por fuerza han de hacerse concurrir al todo de las obligaciones ordinarias y extraordinarias de la parte material y de armamento, para las que quedan dos millones y medio de reales: siendo lo que se necesitaba y se presuponia para el reparo de los edificios ó sea servicio ordinario material 1.375,882 rs., y para el extraordinario de armamento 14.426,929, con la extraña particularidad de que al mismo tiempo se obligó á la marina á que corriese de su cuenta, como ha sucedido y está sucediendo, el pago, con la cantidad alzada que se le ofrecia dar de las pensiones de monte pío militar que antes estaban á cargo del ministerio de la Guerra; y el importe de los víveres de que hasta entonces cuidó el ministerio de Hacienda, cuyas dos atenciones subian, la del monte pío á 2.4000 rs. vn., y la de víveres á 4.8000 rs. Pero esto no es todo: añádase á lo dicho que de esos 40 millones ofrecidos desde los últimos ocho meses del año 28 hasta el día, dejaron de pagarse el año que menos uno, y algunos siete, y hasta 11 millones; por manera que de lo ofrecido á lo entregado hay la diferencia ya expresada en este espacio de tiempo hasta fin de Junio último, cuya suma se está debiendo á la marina, y con ella en los seis primeros meses del presente año de mi actual ministerio la cantidad tambien antes indicada. Véase si esto es atender á la marina en proporcion de las demas necesidades de la nacion, y si es posible naturalmente mantener de este modo lo que existió de

este ramo importante del Estado para impedir su completo aniquilamiento, y mucho menos para conservarlo ni restaurarlo.

Si se considera detenidamente acerca de los gastos erogados en la marina Real en tiempos calamitosos, esto es, durante la revolucion de 1808 á 1814, y despues de ella, se concibe fácilmente la idea de que ellos hubieran bastado á sostener una mediana armada y desempeñado mejor el servicio los buques que lo hicieran, sin que los individuos de la misma marina hubiesen tenido una suerte tan miserable y desigual respecto de los que desempeñaron sus deberes en todos los ramos del Estado. Los cuantiosos caudales gastados en la compra de buques, ya para correos, ya para faluchos cañoneros; el escandaloso quanto impolitico gasto invertido en la citada compra de cinco navios y tres fragatas rusas inútiles, manejando estas negociaciones personas extrañas, y la de la última tan lega que ignoraba lo que era un navio, teniendo todas abundantes auxilios para cada empresa en particular, si hubieran entrado en las tesorerías, hoy pagadurias de marina, y se hubiesen administrado segun reglas de ordenanza, y bajo el celo de los respectivos gefes á quienes aquella autoriza para el efecto, se habrian hecho mas y mejores servicios; hubieran ocupado útilmente la maestraza que casi ha desaparecido y todos los individuos de marina en sus respectivos empleos. Pero ni el ministerio de este ramo tuvo conocimiento, ni era posible que se hubiese dado de negocio tan ominoso y contrario á los intereses de la nacion, como el de la referida compra de navios y fragatas extranjeras, de cuyo estado de inutilidad puede juzgarse con solo saber que al notificarlo así al Gobierno que los vendió, envió este como por via de indemnizacion otras tres fragatas, que ya tambien han desaparecido, pues se hallaban sobre poco mas ó menos en el mismo mal estado. Tampoco hubo en estas empresas economia alguna, la cual solo parece inventada para los arsenales y departamentos de marina. Fuera de ellos ningun gasto se tiene por superfluo, ningun precio caro, ningun tiempo mucho en la habilitacion de expediciones hechas por personas extrañas: todo el caudal que se cree necesario se apronta: cualesquiera auxilios ó arbitrios se facilitan: todos tienen celo, desinterés, actividad, inteligencia: solo en los arsenales y departamentos de marina se carece de todo. Sin embargo, cualquiera de sus individuos destinado en otro punto, y separado de la inspeccion de sus gefes naturales, adquiere inmediatamente todas las recomendables circunstancias de que antes carecia, y eran necesarias para merecer la confianza de los que mas han declamado contra el método y economia de nuestros arsenales. Excusemos entrar en el exámen de este prodigio.

Establecido el método de presupuestos, nunca desconocido en la marina Real, pues no hay aho que no los haya formado desde muy remotos tiempos, por ellos debieron librársela los caudales necesarios para cubrir sus obligaciones, como se hizo religiosamente con los de las demas ministerios; pero lejos de hacerlo así con la marina, y sin consideracion á que anteriormente no se pagaban por su consignacion ni los víveres, ni las *viudedades del Monte pío militar, así como otras atenciones*, en vez de satisfacer á la marina para sus primitivas obligaciones, y las que se le cargaron en 1828 los 53.223,322 rs., importe de su presupuesto, se le asignó, como queda dicho, una cantidad alzada de 40 millones de rs. al año, y no solo no se oyeron las reclamaciones de que tal cantidad no bastaba para pagar lo mas preciso, sino que no ha habido ni un solo mes desde 1.º de Mayo de 1828, en que dió principio el referido sistema de presupuestos, que se haya dado íntegra la consignacion de la marina Real, en tales términos, que hoy se la deben de solo esta citada última época lo que ya queda referido; y como una mal entendida práctica ha hecho costumbre en la marina que se atienda con preferencia á lo material por la necesidad de hacer uso de algunos buques para urgentes comisiones, así es que los individuos á quienes se debe pagar ante todas cosas, se hallen hoy con el atraso de mas de un año de sus sueldos, pues cobraban en fines de Junio último el mes de Abril de 1833. Los demas ministerios han cobrado puntualmente, y ha habido alguno que en un año le ha resultado el sobrante de 1.186,412 rs. vn. (Gaceta de Madrid número 36 de 25 de Marzo de 1830. Artículo de oficio), los cuales aunque se dice se aplicaban en beneficio de los pueblos, nada era mas natural que destinarlos á que tuviese ese menos vacío otra de las importantes obligaciones del Estado. Sensible es haber de recordar esta tan marcada como impropia desigualdad, y mas sensible aun, porque es mengua de la Nacion, que en una Potencia marítima, como lo es la España, se presupongan y pague puntualmente 44 millones de reales para el mantenimiento de los resguardos terrestre y marítimo bajo el pie en que hoy se hallan, sin que el contrabando haya disminuido ni aumentado el valor de las Rentas; y que para la marina Real, sin cuya fuerza nunca será la España lo que debe ser, ni aun la cantidad alzada que se le asignó se la haya satisfecho. Parece paradoja; pero es demasiado cierto, y no honra á los que han contribuido y contribuyan á tan grave perjuicio como se causa á la nacion. No honra digo á los que contribuyan á tan grave perjuicio á causa de que tal procedimiento se observa ó por animosidad punible contra el cuerpo de la armada, ó por crasa ignorancia de lo que vale e importa esta fuerza á la España; y si es efectivamente por falta de medios; qué cosa mas natural y conforme á la justicia distributiva que repartir el déficit á prorata entre todos los presupuestos! En este caso la falta para todos seria proporcionada á las necesidades de cada ramo, sin que por ella pudiese quejarse nadie con razon; pero recargar todo el peso del mal en un cuerpo, cuyos individuos tienen tanto derecho como los demas del Estado á percibir su habar ganado legitimamente, es una singularidad en extremo chocante.

Por otra parte, si los presupuestos despues de bien examinados y corregidos se hubieran pagado como quedasen en último resultado y con la oportunidad conveniente, se habrian hecho economías de grande importancia, porque hechas las compras de pertrechos en grande y en momentos favorables, habrian quedado á favor de la Real Hacienda por lo menos las utilidades que reportan las segundas y terceras manos, á quienes se ha acudido á comprar en pequeñas porciones, y en el instante de hacer uso del género comprado; instante de que sabe muy bien aprovecharse el vendedor conociendo la necesidad y perentoriedad, y tal vez que él es el solo que puede proporcionarlo, de lo cual no seria difícil citar ejemplares y hacer ver bien patente con ello que no está la verdadera economia en ramos tan vastos como los de la marina, en comprar cuando es del todo indispensable, sino cuando no se ha menester, para que las obras resulten á su tiempo con mucha mayor equidad. No es solo este el mal que se experimenta en el sistema de no dar los caudales necesarios á tiempo conveniente, lo es tambien el dar principio á las obras, como por ejemplo, las ca-

renas de los buques, que tienen que suspenderse despues de empezadas, con notabilísimo daño de los mismos, tanto por lo que se retarda su conclusion, como por la consecuencia indispensable de grandes pudriciones, por la práctica seguida hasta ahora, de hacer tales obras á la intemperie. Carena de navío ha habido en estos últimos años que ha importado al Estado mucho mas que el costo primitivo del navío si se hubiese construido de nuevo, porque en ella intervinieron ambas causas, esto es, hubo de suspenderse muchos meses por no facilitar oportunamente el dinero necesario al contratista, y el navío estaba sin tinglado, quedando al descubierto las partes interiores. De un modo semejante puede discurrirse por lo respectivo al reparo de las importantes obras de los diques, sin los cuales no pueden carenarse los navíos, así como de otros edificios; por manera que cuando mas se recomienda, y con razon, la economía, entonces es cuando mas se malgasta por el efecto mismo de no dar ó retardar la entrega de caudales de la consignacion.

Hasta aqui de la consignacion ordinaria, que es la que puede fijarse puntualmente, porque sus objetos son ciertos, determinados y constantes, cuales son los goces personales, como parte muy principal, víveres, carenas, recorridas de buques, acopios de pertrechos de efectos y artículos preciosos, y finalmente las obras y reparos de los diques, astilleros y edificios que constituyen el gran taller de la armada. Pasemos á la extraordinaria.

La consignacion extraordinaria é indeterminada es con la que se atiende á objetos inciertos, contingentes y alterables, de cuya calidad toma su nombre. Tal es el segundo armamento de los bajeles, ó el armamento activo de ellos, con todo lo que requiere para que tenga su cumplido efecto, y para que se repongan los daños y deterioros consiguientes al estado de accion y movimiento; conviene á saber, hombres, víveres y consumos. Estos son los claros límites de ambas consignaciones. El buque completo de todo lo que ha menester para poderlo emplear, este es el verdadero, único y cierto objeto de la primera, ó sea el primer armamento ó el armamento pasivo, llamémoslo así, de los bajeles de guerra. La nave en movimiento y obrando en los fines á que se le destina por medio de los agentes que se le aplican, asistidos de todo lo preciso para vivificar esta máquina y subsistir por sí ellos mismos; tal es el objeto de lo que forma el de la segunda consignacion, cuya distincion hubo siempre en la marina, que por tanto nunca puede ni debe confundirse con la primera, sin hacer una mezcla imprudente de medios y recursos dedicados á fines de diferente naturaleza. En efecto, el no separar una consignacion de otra es pretender el absurdo de que la marina responda de que con una consignacion limitada á gastos conocidos é indudables, sostenga gastos sin límites por no conocidos, cuales son los de armamentos; y estos, ó bien se deben abonar por el ministerio que los cause, ó lo que es mas natural, que el de Hacienda supla lo necesario ó fije á la marina una cantidad extraordinaria para ellos, segun se estableció en 1817 por lo respectivo á los presupuestos de Hacienda y de Guerra. En la actualidad hasta prohibido está que en los presupuestos se incluya partida alguna para gastos imprevistos, excepto en el de Guerra que conserva las denominaciones de presupuesto ordinario y presupuesto extraordinario; y con muchísima razon, pues si en cualquier época del año se ponen cuatro, seis ó mas regimientos provinciales sobre las armas, ó se aumenta la fuerza de los de línea, no es posible que esto se verifique con solo el caudal destinado para los gastos conocidos ó constantes. Y ¿qué razon hay para que esto no se verifique en la marina? Aun es mas frecuente en ella en tiempos ordinarios que en el ejército, semejantes novedades, en el discurso del año, de armamento de buques. Y ¿se facilita caudal extraordinario para ello? Rara vez en tiempos pasados, y nunca en la época de diez años á esta parte, pues si se aprontó la suma que se consideró necesaria para la conclusion de la carena de un navío y su habilitacion, á fin de que trasportase á muy alta persona, variada la determinacion, aunque el navío fue destinado á otro servicio, las cantidades libradas se cargaron como correspondientes á la imaginaria consignacion de 40 millones. De esto nace, que los armamentos no se hagan como es debido, y que los individuos carezcan del haber que justamente les corresponde para su subsistencia; pues, repito, la práctica abusiva, indebida y de notoria injusticia, es que se cubran con preferencia los gastos de lo material, y que los servidores ó lo hagan de balde ó perezan.

No solo hablo para las circunstancias en que actualmente se halla la nacion, en que será preciso aumentar las fuerzas de mar. Este punto es de todos tiempos y circunstancias, y cuando no sea necesario, ni el caudal se habrá librado ni por consiguiente gastado; pero me considero obligado á entrar en este exámen al tiempo mismo que trato del costo de los buques de guerra que existen armados, fijando los principios ya apuntados, y sentando unas bases sólidas y constantes, por las que sea facil graduar lo que la marina deba dar, y lo que el Estado tenga derecho de exigir.

Los segundos armamentos, ó los armamentos activos son inciertos, y lo son tambien sus gastos de convocatoria y sueldos de marinería; de anticipaciones de ordenanza; de pertrechos de guerra; reparos que hayan de necesitar en el curso de sus operaciones para continuarlas: y si esta es una verdad, lo es tambien mas clara y constante todavia, que con medios tan limitados no se puede comprometer la marina, ni puede ni debe comprometerse sin correr

riesgos de grandísimas consecuencias para el servicio de la patria, á que acuda con ellos á objetos imprevistos y de una extension ignorada. No deben pues mezclarse ambas consignaciones ordinaria y extraordinaria, sino tratarse separadamente bajo los principios sentados.

Al establecimiento de esta consignacion extraordinaria podria procederse, suponiendo un número de buques en accion con respecto á los pocos que tenemos, ó de armamentos activos para lo que resta del año, calculado por las atenciones y situacion política de la España, que es el medio que en general se observa por todas las naciones para graduar y librar los caudales adecuados á los objetos establecidos, cuyo proceder es el mas seguro y natural y el que llenará los deseos así de la marina que los ha de emplear, como de la nacion que los ha de franquear. Ignoro si á la necesidad y urgencia de fuerzas navales responderán los posibles del erario, para que de aquellos antecedentes pueda deducirse la cualidad de fondos suficientes.

En este caso un método inverso de presuponer caudales primero, y por ellos determinar despues los armamentos, será quizá del agrado general en la presente situacion. En uno y otro caso facilitaré los datos necesarios y claros, ó para fijar armamentos y señalar caudales, ó para establecer otros y regular aquellos. No es pues á mí á quien toca esta determinacion ni á mí solo está reservada. Sea como fuere desco claridad y órden, asegurando que estoy muy lejos de guardar aquel misterio que generalmente se procura conservar en las propias atribuciones, y en el ejercicio privativo del ministerio de cada uno. Señalaré el costo de cada buque armado en accion y actividad, segun sus clases desde navío del porte de 70 cañones, y en tal concepto determinense los bajeles que hayan de subsistir armados, librando el caudal para ello, ó bien fijese este último, el que sea posible facilitar, y de él resultará lo que pueda mantenerse armado, pero sin confundir jamás este caudal con lo librado para atenciones constantes y ciertas, ó lo que es lo mismo, con la consignacion ordinaria, sobre lo cual no puedo menos de inculcar con la mayor vehemencia y empeño, y con la formal protesta que de lo contrario seria mi primera diligencia, porque así lo juzgo justo y mas conveniente al servicio del Estado, proponer á S. M. y deducir del total: primero el importe de los sueldos y goces personales; segundo el de los precios y comunes acopios; y tercero el de la conservacion y reparo de los principales edificios que constituyen los arsenales, destinando, segun lo que reste, por las reglas que me he prefijado y de que he hecho á todos jueces y partícipes, á los buques armados que con aquel residuo puedan sostenerse, sin que desde allí en adelante haya derecho ni razon para pedir mas á la marina, cuyas obligaciones jamás pueden pasar de su posibilidad y de los medios que se le franquean; si bien debiendo tener presente para tal caso, que si alguno de los buques armados se inutiliza, es muy probable que no haya otro con que reemplazarlo, porque á la marina se le ha hecho gastar en los armamentos activos lo que debió invertir en los pasivos, ó sea en la preparacion de buques, y en la construccion de los que estan en grada, cuyo número deberia aumentarse; por consiguiente el servicio del Estado quedará tanto mas abandonado, cuantos mas sean los buques que necesiten ser substituidos por otros é incalculables las funestas consecuencias que de esto pueden seguirse á la España.

Dejo pues señalados y determinados los objetos indispensables diarios y constantes, y deduzco su importe. Pido una consignacion extraordinaria para los armamentos en actividad, y manifiesto las reglas y bases convenientes en mí entender para su prefijacion, que es cuanto cabe y compete á mis atribuciones, á fin de arreglar este punto, evitar contestaciones inútiles é importunas, y que se haga el servicio en esta parte como es debido: se sabrá ademas, cuáles son las fuerzas de mar disponibles: la marina no sufrirá injustas censuras, y el Gobierno caminará en sus deliberaciones con toda la seguridad que conviene y que debe acreditarlo.

El estado que he pasado al ministerio de Hacienda por donde se han de presentar los presupuestos á las Córtes con arreglo á lo prevenido en el artículo 36 del ESTATUTO REAL, demuestra en resumen el de los de marina en un año. En él se comprenden todos los gastos que causará una marina tal como la que debe haber, en virtud de lo prevenido en Real órden de 17 de Abril último, en completo estado de armamento; así como el costo de las obras civiles é hidráulicas que deben hacerse en los tres arsenales de la Carraca, Ferrol y Cartagena, cuyo importe total asciende á cantidad que no contemplo á la nacion en estado de facilitar en el día. Pero yo, aunque quisiera que todas se hiciesen á la vez, conociendo la imposibilidad, las divido en muy urgentes, urgentes y menos urgentes; y concretándome á la que actualmente existe y hace el servicio en los mares de Europa; á las obras civiles é hidráulicas solamente muy urgentes é indispensables, y á otras de construccion, carena y recorridas que estan pendientes y son imprescindibles, conforme todo á lo que resulta de los presupuestos y del estado deduzco el siguiente importe, en el que no cabe la menor rebaja. (Se continuará.)

Nota. En algunos ejemplares del suplemento á la Gaceta núm. 181, columna 3.ª, línea 9, dico concluir, léase construir; y en la columna 8.ª, línea 13, dico matricula, léase marina.