

CB 382886

ht 141878

Ref 4906

sig 1  
4686

# DEFENSA DE COSTAS

OBRA DE INTERÉS MILITAR Y POLÍTICO QUE  
CONTIENE UN APÉNDICE SOBRE DERECHO MERCANTIL MARÍTIMO

POR

DON FRANCISCO DE FRANCISCO Y DÍAZ

Caballero de las órdenes militares de San Benito de Avis,  
de San Hermenegildo, del Mérito militar y Naval; de Carlos  
III y de San Estanislao de Rusia, Académico  
honorario y de la Sociedad  
Geográfica.



VALLADOLID

ESTABLECIMIENTO TIPOGRÁFICO DEL COLEGIO DE SANTIAGO



# ÍNDICE



	Páginas
Razón de ser esta obra. . . . .	V
El corso, como defensa de los Estados. . . . .	I
El derecho de visita. . . . .	38
Costas, estudio sobre su defensa. . . . .	87
Marina de guerra. . . . .	125
Recursos marítimos. . . . .	146
Estudio técnico. . . . .	159
Marina mercante. . . . .	180
Legislación vigente. . . . .	200
Derecho mercantil marítimo. . . . .	211
Epílogo. . . . .	221

FONDO ANTIGUO



10000382886

4656



## ADVERTENCIA

---

Se ha insertado íntegro el Reglamento del Corso para no desvirtuar su valor histórico; pero en cuanto á su aplicación legal vigente, es preciso tener en cuenta las siguientes anotaciones:

Con el Reglamento de 6 de Enero de 1868, la ley de unificación de fueros de 6 de Diciembre del mismo año y la de 4 de Septiembre de 1869 desaparecieron los juzgados de Marina.

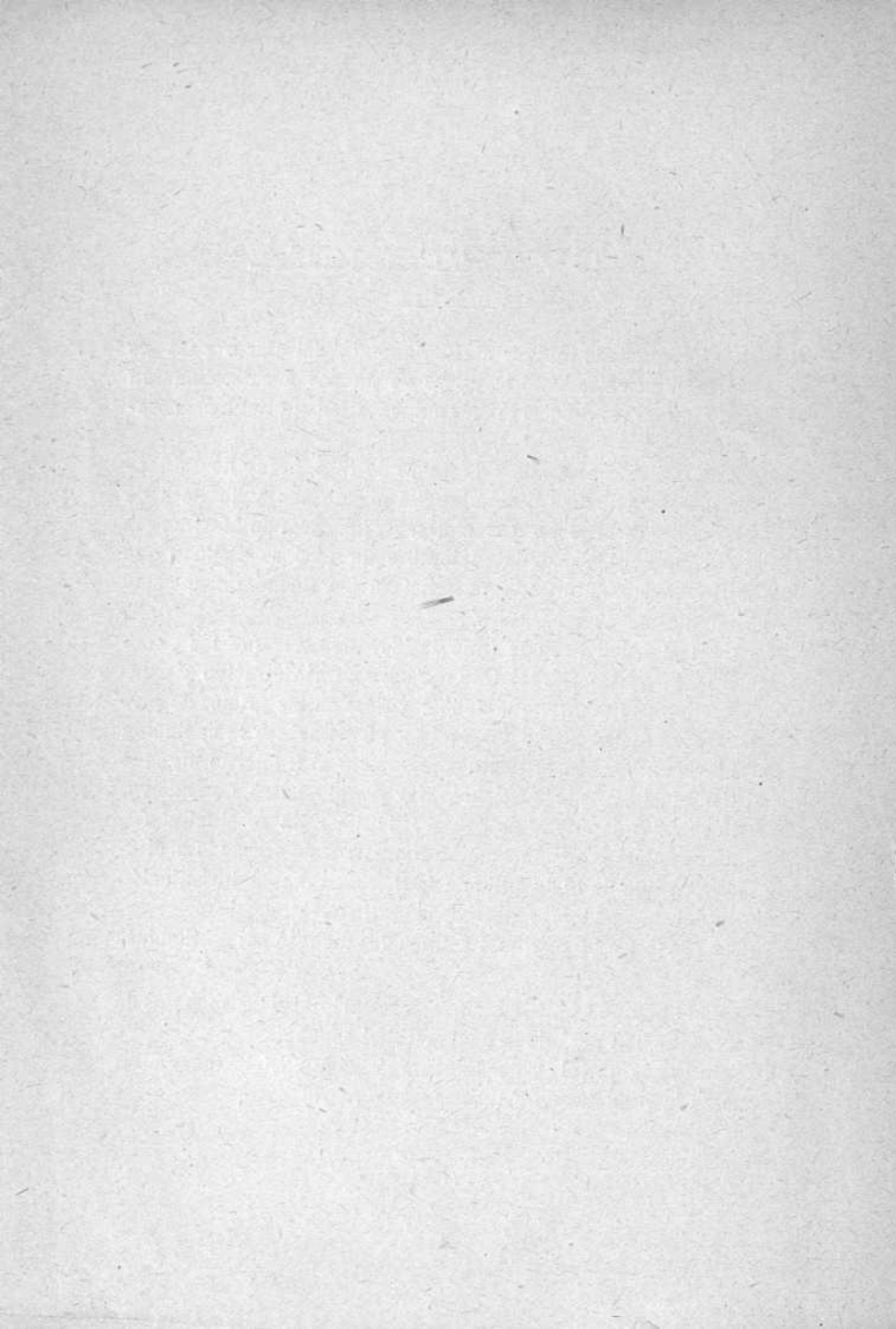
Por Real orden de 6 de Diciembre de 1886 se dispuso que sustituyeran las juntas de Asistencia á las Económicas, como Tribunales de presas.

La Real orden de 10 de Julio de 1837 dispone que las expediciones de presas sólo tendrán carácter administrativo y establece el procedimiento que debe seguirse en los juicios de presas, deroga la ordenanza del Corso y ya no existe la apelación al Supremo; por consiguiente corresponde al Gobierno, oyendo al Consejo de Estado, sustituido hoy por el Centro Consultivo, según Real orden de 16 de Febrero de 1893, la resolución definitiva de los expedientes administrativos de presas. La citada Real orden de 10 de Julio de 1837, restringe la jurisdicción criminal, haciendo desaparecer la civil.

NOTA: En la página 1.<sup>a</sup> línea 7.<sup>a</sup> dice toma; entiéndase norma.

En la página 64 pueden darse por suprimidas las *cornetas* de países que han perdido la nacionalidad española.

En la página 151, y por la misma razón, no debe tenerse en cuenta la escuadra de Filipinas.



## Razón de ser de esta obra.

---

La vulgarización de ciertos conocimientos de carácter especial ó técnico, es una de las cuestiones más necesarias para la vida social moderna; con cuyo meritorio trabajo se presta un servicio importante á quienes, por tal medio, pueden, con más facilidad, llegar á conocerlos, ó con más frecuencia, á emplearlos.

Las cuestiones de Derecho, son las más usadas en las relaciones sociales; puesto que, el Derecho regula la vida del hombre, en el cumplimiento de sus deberes, en el goce de sus derechos y en sus relaciones para con los demás conciudadanos.

La importante rama del Derecho, denominada Derecho Internacional, cada día merece más, la atención de los tratadistas y de los hombres públicos y de gobierno, de todos los pueblos civilizados.

Es de orden preferente, para la oficialidad del Ejército, el conocimiento de aquella rama del Derecho; no tan sólo con el carácter oficial dentro de los estudios Académicos de la carrera; sino luego, en el curso de su vida militar; en la que, altos deberes de su cargo y la responsabilidad de los actos que realizan, tanta trascendencia encierra para las relaciones internacionales.

La falta de un cuerpo de leyes que no existe, por no haberse codificado el Derecho Internacional, hace más difícil su estudio, y es causa frecuente de que, por quienes carecen del necesario conocimiento de estas cuestiones, se sustente, en general, alguna opinión más ó menos errónea, particularmente acerca del Corso, objeto constante de reproche; sin tener en cuenta que tal forma de guerra está legalmente aceptada dentro de la más severa doctrina.

Nuestra Patria tuvo la indomable energía de no suscribir un tratado en el que quedaba abolido tan precioso derecho.

Fué aquel acto, propio de la condición noble é hidalga del pueblo español, que prefirió reservarse el ejercicio de tal derecho, mejor que faltar á lo pactado; pues alguien á quien muy directamente concernía aquel sagrado compromiso, declaró después de suscrito el tratado, y en pleno Parlamento; sin entorpecimiento en la lengua ni rubor en el semblante: que no era posible concluir tratados con una Potencia, para arreglar de antemano la conducta que había de seguirse con ella, en caso de guerra.

El derecho de investigación y el de visita, que todas las naciones pueden ejercitar, resultan del mayor interés; y su conocimiento es de verdadera utilidad.

La defensa de las fronteras, es cuestión que interesa poderosamente á la vida de las naciones, á cuya defensa deben dedicar especial atención; porque siendo aquéllas los límites de la exten-



sión geográfica, determinan los del territorio que la nación comprende; y su más fácil acceso prepara la invasión; haciendo peligrar, en parte, ó en todo, la vida, propiamente dicha, del Estado.

En este orden de consideraciones, las fronteras marítimas requieren aún mayor concurrencia de elementos de defensa que las fronteras terrestres; á fin de ponerlas al abrigo de un golpe de mano.

La interrupción de su comercio ó de sus comunicaciones, es de consecuencias desgraciadas; no sólo en los momentos de la amenaza ó de la acción hostil del adversario; sino en largos días de quebranto para el espíritu nacional, para sus relaciones internacionales ó, quizás, para la desmembración de su territorio; tanto más si, fuera de aquellos límites, existen otros pedazos de la Patria aislados, en tan triste caso. del socorro con que el núcleo de las fuerzas armadas de la Nación pudiera prestarles protección y amparo.

En la defensa de las costas entra como elemento muy importante, por no decir primordial, el material de guerra; factor, hoy máspreciado; toda vez que el valor personal, tiene una significación cada vez menor en el combate moderno.

En tal concepto, y estando á cargo del Ejército la defensa de las costas, en todo lo que se refiere á los elementos fijos que pueden emplearse, á él interesa de una manera poderosa la mejor aplicación de tales elementos; y en su mejor organización están comprendidos cuantos

puedan desarrollarse con el expresado fin; constituyendo el principal factor la más inteligente aplicación de aquéllos, y reservando á la flota militar el necesario complemento; para que, en concurrencia, marinos y soldados, cumplan la importante misión que el Estado les confía.

La defensa de las costas, siempre es necesaria; pero en los momentos presentes, para España, es ineludible. Desde este lugar llamamos la atención, como patriotas, y consignamos el carácter de urgencia, que reviste esta cuestión trascendental y de grande influencia en el porvenir inmediato que se avecina.

La colisión puede presentarse entre las naciones que se disputan el reparto de Asia.

El ferrocarril de Pekín á Hankcon, adjudicado á una compañía franco-belga, propiedad de Francia; el de Liao-Tung, construido por los rusos, que les proporciona á ellos y sus aliados la dominación del Norte de la China; las vías férreas de Orenburgo á Izkantsk y Vladivostock y de Bakou á Samarkanda y Tachkeut, con más la proyectada desde Tripoli, en Siria, hasta Korreust, en Persia, que unirá el mar Mediterráneo con el mar de las Indias, por el golfo pérsico; tienden á que Rusia prescinda en absoluto, y en no lejana fecha, del canal de Suez, odiosamente monopolizado por la ambiciosa Albión, ayer más ó menos encubierta, y hoy francamente simpatizadora de sus congéneres de América.

Hasta ahora, como dice un notable geógrafo,

la Gran Bretaña ejercía un monopolio incontable en la explotación de las riquezas de la China y de su comercio marítimo. Alemania y Rusia manifiestan propósito inquebrantable de participar de las ventajas por aquella conseguidas. ¿Admitirá la concurrencia, batiéndose en retirada, por evitar conflictos, cuyas consecuencias podrían ser muy graves, ó defenderá el *statu quo*, que le es favorable, á todo trance? En el primer caso, Inglaterra perderá algo de su influencia exterior y de su comercio en Oriente, y buscará ventajas materiales que le sirvan de compensación á sus sacrificios de amor propio. En el segundo, sobrevendría la guerra para resolver sobre las ambiciones de los rivales.

Si Inglaterra optase por la primera solución, ¿dónde buscaría esas ventajas materiales?

Si la guerra llega á plantearse entre aquellas potencias y, como parece natural, sus respectivos aliados toman parte en ella, ¿no será teatro parcial de dichos sucesos el mar Mediterráneo?

Las ventajas materiales con que Inglaterra tratara de compensar su influencia exterior y su comercio en Oriente, habrían de ser las que más fáciles se prestaran á su ambición.

Si la guerra llegara á ser un hecho, el Mediterráneo sería lugar obligado de duelo, palenque de la lucha entre aquellas Potencias, y suponiendo que España viviera aislada, aún en sus relaciones exteriores, para con los demás Estados, no podría sustraerse á las consecuencias de la lucha; quizás con más desventaja que empeñada en ella,

en alianza con alguno de los pueblos combatientes.

Las Islas Canarias, las Baleares y nuestras posesiones de Africa, son otros tantos peligros que, la ausencia de defensas poderosas, pueden hacer aún mayores.

A las grandes máquinas de guerra que cruzan los mares, hay que oponer todos los recursos que la ciencia de la guerra ha llegado á alcanzar hoy, tras una serie, no interrumpida, de estudios eficaces y de adelantos; cuya aplicación es el único medio de contrarrestar aquellos grandes peligros; y de evitar la ocasión propicia al adversario, sea quien fuere, de aprovecharse de ciertas causas, demasiado ostensibles de debilidad, que hacen inútil la lucha, cuando no hay elementos con que sostenerla.

Gibraltar es una amenaza constante, cuyo medio único de combatir, es dedicar nuestra atención, con todo empeño, con verdadera y firme voluntad, á las vecinas costas de Africa.

Con esfuerzo gigantesco, urge atender á la defensa de las costas de nuestro territorio en la península, en las islas adyacentes y en nuestras posesiones de Africa; y hoy que, desgraciadamente, podemos concretar nuestras miras en lugares próximos, precisa emplear toda clase de recursos en acudir á la defensa nacional.

Seamos alguna vez previsores y procuremos llevar á la lucha, completos los elementos del combate, para que el éxito corone el esfuerzo que se realice, alcanzando así el premio merecido, las grandes virtudes del soldado.

En los días luctuosos para la Patria, en que se han desarrollado tan tristes sucesos, hemos visto que, si la imprevisión de ayer nos dejó desprovistos de elementos para la lucha, la conducta de hoy, demostró la inteligente bravura, fracasada al fin, por falta de aquellos elementos.

Buena prueba es de ello, la gloriosa y difícil travesía del Contralmirante Cervera á través de formidables escuadras, pendientes del derrotero que seguía, sagaz, el competente marino; sin que, á pesar de la considerable superioridad en número y en elementos de combate, pudieran interrumpir, ni aún entorpecer, aquella marcha admirable. La desgracia de sucumbir más tarde ante fuerzas navales, enormemente superiores, por todos conceptos, nó puede hacer olvidar aquellos gallardos alardes de profundo conocimiento de los mares, de la navegación y de la estrategia; relevantes cualidades que enaltecen al notable é ilustre General de la Armada Española, y que es de justicia reconocer; cualidades tan brillantes por sí solas y reanudadas luego, en el día del terrible desastre, por el acto de heroísmo realizado, que lleva consigo la abnegación de consciente sacrificio en el cumplimiento del deber....

Alardes aquellos de indudable competencia, imitados por los Jefes de la Marina Mercante, que, como Deschamps, Gorordo, y algún otro, tan merecidamente populares, debieron á su saber y genio intrépido hacer llegar sus barcos por entre tantos peligros, allí donde la necesi-

dad de la guerra, las órdenes del Gobierno y la confianza de sus Jefes les impulsaba; fiados en su serenidad y pericia.

Rota y deshecha la escuadra por la desgracia, y la superioridad del adversario, es preciso acudir á la defensa hoy, y cuando sea preciso al combate, con cuantos elementos, así exclusivos de una nutrida organización, como secundarios y auxiliares, puedan sustituir á los que la falta de tiempo impide improvisar.

Es preciso atender preferentemente á la reorganización de la Armada Nacional.

La Marina de Guerra es de todo punto necesaria, no sólo como parte de la representación armada del poder del Estado, sino como fuerza efectiva de defensa y de combate.

Constituye un error grave, por no calificarlo de manera más dura, el creer que la pérdida de las Colonias, excusa, ó por lo menos, no obliga á atender al fomento de la flota militar.

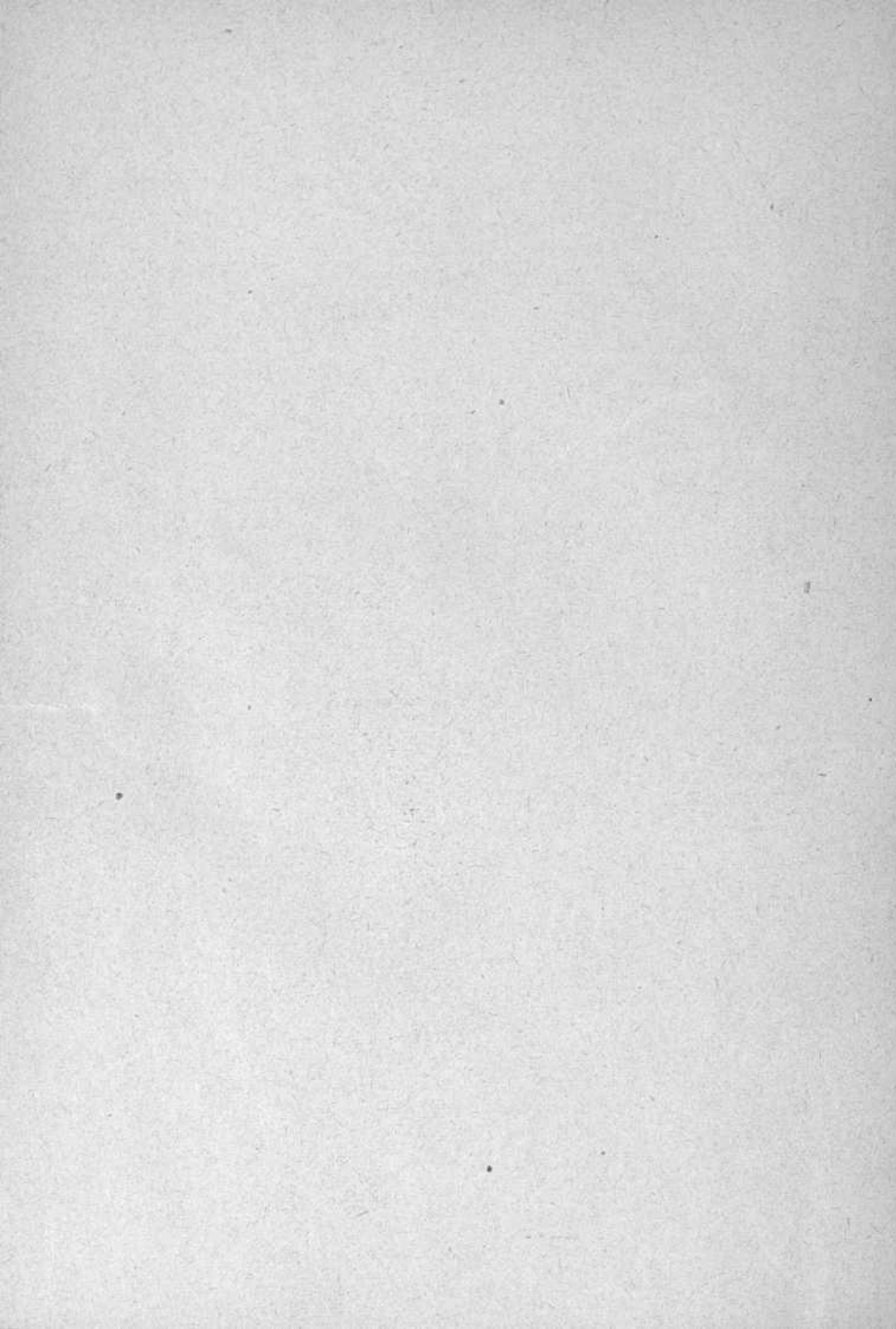
Es preciso recordar que cuenta España más fronteras marítimas que terrestres, que ha de mantener el cruce, en el Mediterráneo, con las Islas Baleares; que ha de sostener sus comunicaciones con las Islas Canarias; que ha de velar por la defensa del Estrecho de Gibraltar, paso obligado entre el Océano Atlántico y el Mar Mediterráneo.

El engrandecimiento de la Patria, ó por lo menos el evitar que continúe su desmembración, consiste en el fomento de la Marina de Guerra.

Es indispensable sostener constantemente

prácticas de tiro, simulacros y maniobras, y establecer sin pérdida de tiempo, la escuela de cabos de cañón.

Se impone la necesidad de tener preparados los elementos oportunos para organizar el Corso; ampliando la legislación vigente, sobre tan importantes disposiciones, para dar las mayores facilidades, dentro de la ley, á la Marina Mercante Nacional.





## EL CORSO

---

El *corso* es la guerra naval hecha al enemigo con autorización del Gobierno y sujeción á las leyes, por buques de propiedad particular.

El corso nace del derecho internacional y emana del que tiene el hombre y la sociedad de que toma parte para batir á un enemigo por todos los medios posibles; está conforme con el principio que permite al beligerante atacar al adversario en legítima defensa, procurando destruir las fuentes comerciales que le nutren y sostienen; es uno de los medios directos de hostilizarle, prestando así valioso concurso y poderosa ayuda á las fuerzas combatientes regulares y un eficaz auxilio á la nación, especialmente cuando el enemigo es superior ó cuenta con grandes recursos que puedan hacerle superior en el período de la guerra.

Se confunde lastimosamente y tergiversa lo que vale y significa la institución del corso como medio de legítima defensa, con las demasías y abusos que á su sombra han tenido lugar. Esto ha producido una opinión de especie vulgar que ha conquistado prosélitos, entre los que desconocen la verdadera aplicación de aquel poderoso elemento de combate, los cuales han aceptado sin trabajo como propias las ideas propaladas contra el corso, y á su vez han hecho defensa de ellas.

El corso está garantizado por las leyes, y todo aquel que no se sujete á cuanto las mismas previenen, es perseguido como infractor de ellas y castigado con las más terribles condenas, puesto que se le considera y juzga como *pirata*.

Los buques armados en corso, además de la patente y la fianza previa, queda sujeto á la sentencia del tribunal competente para la adjudicación de las presas.

La patente señala el tiempo durante el cual puede el barco corsario tomar parte activa en las operaciones de la guerra y los lugares en que ha de hostilizar al enemigo.

Están exceptuados de poder obtener la patente de corso determinados funcionarios públicos, así como los extranjeros, y quedan nulas y sin valor las patentes otorgadas el día en que se firmen los tratados de paz entre las naciones beligerantes.

La ocupación de la presa no basta para alcanzar el dominio, pues requiere la intervención del tribunal, no pudiendo disponer en todo ni en parte de aquella mientras la acción judicial no lo determine, sabia disposición que garantiza la propiedad, y represa y castiga los atentados á que pudiera dar lugar la codicia de los corsarios.

Al buque no corsario que es atacado por el enemigo, no se le veda la facultad de defenderse y hasta de llevar sus medios de defensa á emplear el ataque contra el adversario hasta hacer, si le es posible, presa en él; pero de esta presa no se le puede adjudicar parte por no estar en condiciones de adquirirla y pasa íntegra al Estado.

Véase, pues, cómo se suman toda clase de garantías en favor de la propiedad sobre los mares, y lejos de ofrecer peligro el ejercicio del corso para todos aquellos que no deben temer su acción, establece un protectorado sobre ellos la nación que arma sus corsarios, al propio tiempo que emplea un recurso poderoso para neutralizar las fuerzas del enemigo, buscando una compensación necesaria para la defensa de la patria.

La sola defensa de las costas exige el concurso de la escuadra; pues aquéllas no pueden dejarse desguarnecidas de agentes exteriores y medios móviles, cual hemos examinado anteriormente. Para la defensiva es necesaria por consiguiente la acción de la escuadra; para la ofensiva es aún todavía más necesaria, porque ante todo es preciso, en la acción ofensiva, la dominación de los

mares, lo cual no se alcanza sin la destrucción de la escuadra del enemigo.

Cuando uno de los beligerantes sea mucho más débil que el adversario, tendrá que mantenerse al abrigo de sus costas, sin pretender abandonar el amparo que aquéllas le proporcionan, á fin de conservar sus buques, consagrándolos, al propio tiempo, al cuidado exclusivo de la defensa del litoral.

Esta atención preferente para el más débil adversario, le priva del ejercicio de un derecho admitido por las leyes de la guerra y sancionado por la costumbre, el cual consiste en apoderarse de todo buque del país contrario.

El ejercicio de este derecho en la guerra marítima, la hace diferenciar esencialmente de la guerra terrestre, en la cual es imposible llevar á cabo el aprisionamiento de todos los habitantes del país, por ser de todo punto imposible la cautividad de pueblos enteros y atender á la custodia y manutención de tales multitudes en lugares que pudieran guardarlas prisioneras ni conducir las con el ejército en el curso de las operaciones.

No ocurre lo mismo con la tripulación de un buque: por grande que éste sea, su manejo no exige considerable personal, y el propio bajel sirve de transporte y á la vez de lugar de prisión á los que se encuentran á su bordo.

La captura de los buques mercantes en tiempo de guerra priva al contrario de uno de los elementos de riqueza; evita toda causa de prosperidad, procurando su ruina, para provocar una paz donde la victoria claro es que hay que reconocerla á favor del que con su mayor poder naval ó su mayor habilidad ha obligado al contrario á someterse.

La inmunidad de la propiedad privada en *alta mar*, es, por lo tanto, contraria al derecho de la guerra en general, y en particular á los fines de la guerra marítima.

Al decir en *alta mar* se desprende que tal derecho no puede ejercerse sino en determinados lugares y condiciones.

Para ejercitar más ampliamente aquel derecho, se habilitan buques mercantes con las mismas atribuciones de los de guerra á los expresados fines, y se autoriza á los armadores, empresas navieras y capitanes de los barcos mercantes, para llevar a cabo el apresamiento de los barcos mercantes del país contrario, constituyendo en este caso el *corso marítimo*.

Mediante la patente respectiva y la fianza previa, podrán dedicarse los buques mercantes al ejercicio de ese derecho, quedando sujetos á sentencia del tribunal competente para la adjudicación de las presas.

El corso fué abolido en el tratado de París (30 de marzo de 1856) por las potencias que subscribieron dicho tratado (1), pero sólo para estas potencias.

España no estuvo de acuerdo con su abolición, reservándose, por lo tanto, el ejercicio de ese derecho de la guerra marítima, para el cual han de sujetarse los que pretendan usar de él á lo siguiente:

(2) Antes de facilitar á un armador la patente de corso ha de constar al comandante principal la clase de embarcación que pretendiese destinar al efecto, su porte y demás circunstancias de su habilitación, capitán ó patrón á quien se confiera su mando, y gente que la naya de equipar, así como las fianzas abonadas que ofreciere para seguridad de su conducta, y de que no faltará á la observancia de las instrucciones que se le comunicasen, abusando de sus fuerzas para turbar el comercio lícito de los demás vasallos, ni el de las otras potencias amigas ó neutrales; todo lo cual deberá expresarse circunstanciadamente en la instancia del interesado, confirmándose con el informe del comandante de Marina de la provincia; y sólo así concederá el comandante principal el permiso para el armamento, y facilitará al del partido la corres-

---

(1) Francia, Inglaterra, Austria, Prusia, Rusia, Cerdeña y Turquía.

(2) Ordenanzas de matrículas de mar (12 de agosto 1802), artículos 6.º, 7.º, 8.º y 9.º

pondiente real patente en blanco para que la llene y entregue al interesado, en virtud de decreto que al efecto expedirá al margen de la instancia, si no hubiese motivo en contrario; avisando de todo al Capitán general del departamento y al Jefe superior de mi Armada.

Con la patente real para el armamento de un corsario, queda éste facultado á su habilitación, y que se faciliten en todos los puertos de mis dominios á donde llegare de resultas de sus cruceros, cuantos auxilios necesitare, y sin repugnarle el enganchamiento de gente que pudiere ofrecérsele, con tal que no esté embarcada ni convocada para mi servicio, debiendo no exceder de la cuarta parte de su equipaje el número de matriculados que embarcare, y los restantes á su dotación, aunque de gente no matriculada, pero útil para el manejo de las armas; la que mientras estuviese en semejante destino gozará el fuero de Marina con sujeción á los jefes de ella.

A la partida del corsario le entregará el comandante del partido un ejemplar de la última ordenanza de corso, sus adiciones y las instrucciones particulares que se hubieren comunicado sobre el manejo de semejantes embarcaciones.

En las de tráfico y en las de corso y mercancía, además de la patente real, deberá llevar el capitán ó patrón para su salvo conducto, las escrituras de pertenencia, contratos de fletamento, conocimiento de su carga, lista de pasajeros, si fuesen muchos, y el rol de su tripulación, con la nota de los que se transportasen, siendo pocos, firmada una y otra por el comandante de la provincia ó ayudante del distrito.

(1) El Rey.—Los paternales cuidados con que siempre he procurado el bien de mis vasallos, la justa satisfacción que exige el decoro de mi Corona, y el sincero deseo de procurar por todos los medios posibles, que cesen los funestos desórdenes que produce en la Europa una gue-

---

(1) Ordenanza de 20 de junio de 1801, vigente sobre el corso.

rra larga y sanguinaria, me obligan, contra mi natural inclinación á la paz, y el más constante anhelo de mantener la mejor armonía con los príncipes mis vecinos, á tomar parte en la que sólo tiene por objeto coadyuvar á los ocultos fines de una nación tan orgullosa como obstinada en sostener á toda costa su prepotencia marítima, valiéndome para ello de cuantos medios dicta la experiencia; y siendo uno de éstos la conservación de los bienes de mis súbditos, cuya navegación y comercio se verá expuesta á los insultos de los armamentos y corsarios enemigos, he tenido por conveniente usar de igual arbitrio, promoviendo y fomentando el corso particular en todos los mares, y auxiliando á todos y á cualesquiera individuos que se hallen establecidos en mis dominios, para que puedan hacerlo bajo aquellas leyes que autorizan el derecho común y las costumbres recibidas entre las naciones cultas, que en las actuales circunstancias reduzco á una ordenanza, cuyos artículos son los siguientes:

RECURSO QUE DEBERÁN HACER LOS QUE QUIERAN ARMAR  
EN CORSO

Artículo 1.º El vasallo mío que quisiere armar en corso contra enemigos de mi Corona, ha de recurrir al comandante militar de Marina de la provincia donde pretendiere armar, para obtener permiso con patente formal que le habilite á este fin, explicando en la instancia la clase de embarcación que tuviere destinada, su porte, armas, pertrechos y gente de dotación, así como las fianzas abonadas que ofreciere para seguridad de su conducta, y puntual observancia de cuanto en esta ordenanza se previene, de no cometer hostilidad, ni ocasionar daño á mis vasallos ni á los de otros príncipes ó estados que no tengan guerra con mi Corona. Satisfecho el mi comandante de las fianzas, que por mayor suma se fijarán en 60.000 rs. vn., y que á prudente juicio pueden moderarse con respecto á la entidad de la embarcación corsaria, le en-

tregará la patente, y no teniéndola, la pedirá para hacerlo al Capitán general del departamento, ó bien á mi secretario del despacho de Marina, según las órdenes con que se halle.

AUXILIOS QUE LES FRANQUEARÁN LOS COMANDANTES MILITARES  
DE MARINA DE LOS PUERTOS

Art. 2.º Concedido el permiso para armar en corso, facilitará el comandante militar de Marina la pronta habilitación del buque por todos los medios que dependan de sus facultades, consintiéndole que reciba toda la gente que quisiere, á reserva de la que estuviere embargada para mi servicio, ó actualmente en él, con prevención de que sólo pueda llevar la cuarta parte de la matriculada, y que las otras tres sean de individuos hábiles y bien dispuestos para el manejo de las armas (1). Concluida la habilitación, entregará al capitán copia de esta ordenanza y de las prevenciones que se le comunicaren por la vía reservada de Marina, sobre el modo con que deba comportarse en algunos casos con las embarcaciones neutrales, especialmente con las de las naciones cuyas banderas gozaren de inmunidades ó privilegios fundados en los tratados ó convenios hechos con ellas, para su puntual observancia en la parte que le tocara.

Art. 3.º Para el más pronto apresto de los tales armamentos, es mi voluntad, que si los armadores y corsarios pidieren artillería, armas, pólvora y otras municiones, por no hallarlas en otros parajes, se les franqueen de mis arsenales y almacenes á costo y costas, con tal que no hagan falta para los bajeles de mi Armada, y que si no pudiesen pagar al contado, se les conceda un plazo de seis meses para satisfacer su importe, haciendo antes constar

---

(1) La autoridad de marina del puerto donde se arma el buque en corso, ejercerá la inspección sobre su apresto y no permitirá su salida mientras no esté en condiciones de hacerlo.

la existencia del buque (1), y todo lo demás preciso para su habilitación, y dando fianza competente del valor de las municiones que se les suministren. Si concluído su curso, ó el referido plazo, las devolviesen en todo ó en parte, se recibirán sin cargarles más que las que hubieren consumido; y si naufragare ó fuere apresada la embarcación, quedarán libres de responsabilidad y de la fianza, presentando justificación que no deje duda de la pérdida ó del apresamiento.

FUERZAS Y GRACIAS QUE SE CONCEDEN Á LOS QUE SE EMPLEAN  
EN EL CORSO

Art. 4.º Se reputarán los servicios que hicieron los jefes y cabos de dichas embarcaciones durante el tiempo que se dediquen al corso, como si los ejecutasen en mi Real Armada; y á los que sobresalieren en acciones señaladas, se les concederán recompensas particulares, como son privilegios de nobleza, pensiones, empleos y grados militares, según la fuerza de los bajeles de guerra ó corsarios enemigos que apresaren, y la naturaleza de los combates que sostuvieren.

Art. 5.º La gente de la tripulación de las propias embarcaciones que no fuere matriculada, gozará el fuero de Marina mientras estuviere sirviendo en ellas, y podrá usar á bordo solamente de pistolas y otras armas propias de su ejercicio.

Art. 6.º Los individuos de dichas tripulaciones corsarias, que por heridas recibidas en sus combates quedaren inválidos, serán atendidos para el goce de ellos conforme á las propuestas que los capitanes y comandantes de los buques harán al propio fin á los Capitanes generales de los respectivos departamentos, que las pasarán á mi noticia con expresión de las circunstancias de los interesados, y del asiento que tuvieren formado en las contadu-

---

(1) Antes de facilitar artillado es preciso que se hayan llenado los requisitos legales.



rias de Marina, si son matriculados, ó de la clase en que servían para el corso, si no lo fueren; y también concederé pensiones á las viudas de muertos en semejantes combates. (1)

PREMIOS QUE SE LES SEÑALA POR LAS PRESAS Y PRISIONEROS  
QUE HICIEREN

Art. 7.º Para mayor estímulo de los que se emplearen en hacer el corso, mando: que además de las embarcaciones apresadas, sus aparejos, pertrechos, artillería y carga, que enteramente han de percibir, se les abone por la Tesorería de Marina del departamento respectivo, las gratificaciones siguientes:

	<i>Rs. vn.</i>
Por cada cañón del calibre de 12, ó mayor, tomado en bajel de guerra enemigo.....	1,200
Por cada cañón de 4 á 12 ídem.....	800
Por cada prisionero hecho en los buques de guerra.....	200
Si las embarcaciones fueren corsarias, por cada cañón de á 12, ó mayor calibre.....	900
En las mismas, por cada uno de 4 á 12....	600
Por cada prisionero.....	160
En los bajeles mercantes, por cada cañón de á 12, ó mayor calibre.....	600
Por cada uno desde 4 á 12.....	400
Por cada prisionero.....	120

Art. 8.º Estas gratificaciones se aumentarán una cuarta parte siempre que el bajel de guerra ó corsario enemigo haya sido apresado al abordaje, ó tuviere mayor número de cañones que el corsario apresador; y también cuando concurra una de estas circunstancias en el com-

---

(1) Durante el tiempo en que presten sus servicios á bordo del corsario, disfrutan el fuero de guerra y están sujetos á sus ventajas.

bate, y ser el buque enemigo armado en guerra y mercancía.

Art. 9.º Para el abono de prisioneros se hará la cuenta por el número efectivo de hombres que existían antes de empezar el combate, justificándolo por el rol ó lista del equipaje, y por las declaraciones del capitán y demás individuos de la embarcación apresada; y por el inventario de pertrechos se acreditará el número y calibres de los cañones tomados.

Art. 10. Del total valor que resulte de la venta de las presas hechas por buques de guerra, se harán dos porciones: la una, de tres quintos, para la tripulación y guarnición, y la otra, de dos quintos, para la oficialidad. Y mando, que á ningún individuo, sea de Marina ó de otro cuerpo que se halle embarcado de transporte ó de pasaje en los citados buques al tiempo del apresamiento, se le incluya bajo pretexto alguno en el reparto; pero será obligación del comandante del bajel dar cuenta al jefe de Marina del paraje donde se haga la distribución de la presa, si algún individuo de los embarcados de transporte ó pasaje ha contraído mérito muy distinguido en la acción, para que si le pareciere justo mande se le dé la parte de presa correspondiente á su clase, como si hubiese sido de la dotación del buque.

JUZGADOS Á QUE ESTARÁN SUJETAS LAS CAUSAS DE LOS  
APRESAMIENTOS

Art. 11. El conocimiento de las presas que los corsarios condujeren ó remitieren á los puertos, pertenecerá privativa y absolutamente á los comandantes militares de Marina de las provincias, con asistencia de sus asesores; é inhibición de los capitanes y comandantes generales de las provincias, de las audiencias, intendentes de ejército, corregidores y justicias ordinarias, á quienes prohibo toda intervención directa ó indirecta sobre esta materia. Pero en lo relativo á buques enemigos, que por temporal ú otro accidente se rindan á castillo, torre, for-

taleza ó destacamento de las costas, conocerá el gobernador ó comandante militar de la jurisdicción del distrito, bajo las reglas que se prescriben en esta ordenanza.

Art. 12. Si las presas fueren conducidas á la capital del departamento, conocerá de ellas y de todas sus incidencias la junta establecida en él, con asistencia del auditor; y si hubiere discordia, remitirá los autos á mi Consejo de guerra, con noticia de las partes.

CÓMO SE PROCEDERÁ POR DICHOS JUZGADOS Y SUS COMANDANTES  
EN ESTAS CAUSAS, Y SU RESPONSABILIDAD

Art. 13. Luego que la presa haya sido conducida á puerto, el comandante militar de Marina examinará sin la menor dilación, y con preferencia á toda otra diligencia (con asistencia de su asesor, y si fuere necesario con la de un intérprete de la lengua ó nación á quien pertenezca), los papeles que se hubieren encontrado en ella, y fueren presentados por el apresador, así como si ha arreglado éste su conducta á lo prevenido en el art. 41 de esta ordenanza, para acreditar debidamente la identidad de tales documentos. No hallando cumplida en esta parte la disposición del artículo, impondrá al corsario por la primera vez la multa de 200 ducados aplicados al Real Fisco, y por la segunda le recogerá la patente, declarándole inhábil para hacer el corso (1). Verificado este examen, podrá oír en sumario á las partes sobre los cargos que puedan hacerse recíprocamente, y en su consecuencia, declarará dicho comandante, con parecer de su asesor, dentro de veinticuatro horas, ó antes si fuere posible, si es buena ó mala presa, ó si hay ó no lugar para su detención, con arreglo á los artículos de esta ordenanza. Si se ofreciera alguna duda ó reparo que obligase á suspender ó retardar esta declaración, podrá dilatarse el tiempo

---

(1) Tiene por objeto esta previsión evitar que se aduzca el pretexto de no haber recogido los documentos necesarios, encubriendo así un atropello.

preciso para las diligencias ó averiguaciones que convenga practicar, por no faltar en cosa alguna á la escrupulosa atención con que debe procederse al referido examen. (*Véase real orden de 16 de julio de 805 sobre que los tribunales de Marina procedan sin dilación á examen y decisión de las causas de presa, sin dar lugar á quejas ni perjuicios*).

Art. 14. Resultando de dicho examen no ser legítima la presa, ó no haber lugar para su detención, se pondrá incontinentemente en libertad, sin causarla el menor gasto, pues es mi voluntad que no se la cobre derecho alguno de ancoraje, visita de sanidad y demás á que pudieran estar sujetos los demás buques de comercio. Y si bajo de este ú otro pretexto se la detuviere más tiempo, serán de cargo de los causantes de esta nueva detención los daños y perjuicios que resultaren á los propietarios.

Art. 15. Si el corsario apresador no estuviere satisfecho de la declaración del comandante militar de la provincia, y quisiere seguir la instancia, se le admitirá la demanda, precediendo la competente fianza, que deberá dar á satisfacción del capitán apresado antes de comenzar los autos, para responder á éste de los daños y perjuicios que por razón de estadías (1), averías y deterioración del buque y de la carga, pérdida de tiempo y fletes, y demás ocurrencias, reclamare contra dicho apresador después de confirmada la primer sentencia dada sumariamente en vista de los papeles recogidos. Estos perjuicios, con las costas del proceso, los deberá pagar este último al capitán apresado antes de su salida del puerto; y si no se hallare en estado de hacer dicho pago, se recurrirá á la fianza ó al fiador que hubiese dado, obligándole á lo mismo, sin otra formalidad ni espera, con todo el rigor de las leyes. Los comandantes militares de Marina de las provincias y sus asesores, serán responsables de la falta de cumplimiento de lo prevenido en este artículo y en los

---

(1) Pleito con que el derecho ampara dentro de lo contencioso á una situación de fuerza.

anteriores, y lo mismo se entenderá con las juntas de los departamentos, cuyos auditores deberán responder principalmente de las providencias que en esta parte tomarán á consulta suya las propias juntas.

Art. 16. En caso que por dicha sentencia sumaria se declare ser legítima la presa, se procederá desde luego á justificar legalmente las causas que intervinieron para hacerla, oyendo á las partes en juicio contradictorio, el cual se ha de substanciar y determinar en el preciso término de quince días, sin admitir bajo ningún pretexto las pruebas de nuevos papeles y documentos, que sin embargo de hallarse expresamente prohibidos por ordenanzas, se han introducido á veces en estos juicios bajo el espacioso título de comprobantes.

APELACIÓN AL SUPREMO CONSEJO DE LA GUERRA, DE LAS SENTENCIAS DE LOS JUZGADOS DE MARINA

Art. 17. De las sentencias de los comandantes militares de los puertos podrán apelar las partes á la junta del departamento, y de ella á mi Consejo de la Guerra, ó bien á este mismo tribunal en derecho, según más les conviniere; y lo mismo podrán practicar en apelación de las sentencias en primera instancia de la junta del departamento. Pero de las que se cumplieren en el primer juzgado sin apelación, dará el comandante puntual noticia á la junta por medio del Capitán general, con remisión de los autos en que las hubiere fundado, para que se archive todo en la contaduría del departamento.

PENAS CONTRA LOS EMPLEADOS QUE RECIBAN ESTIPENDIO EN JUICIO DE PRESAS

Art. 18. Ningún individuo que goce sueldo por Marina, ha de exigir estipendio ó contribución por las diligencias en que se hubiere empleado en el juzgado de presas, y se les prohíbe se adjudiquen ó apropien mercaderías ú otros efectos de ellas, so pena de confiscación y de privación de empleo.

FACULTADES DE LOS CORSARIOS Y CONDUCTA QUE DEBERÁN OBSERVAR CON LAS EMBARACIONES DE COMERCIO Y OTRAS QUE SE ENCUENTREN EN LA MAR, Y PENAS CONTRA LOS EXCESOS QUE SE COMETIEREN CON ELLAS Y SUS TRIPULACIONES.

Art. 19. Los bajeles armados en curso podrán reconocer las embarcaciones de comercio de cualquiera nación, obligándolas á que manifiesten sus patentes y pasaportes, escrituras de pertenencia y contratos de fletamento, con los diarios de navegación y roles ó listas de las tripulaciones y pasajeros. Esta averiguación se ejecutará sin usar de violencia ni ocasionar perjuicios ó atraso considerable á las embarcaciones, pasando á reconocerlas á su bordo, ó haciendo venir al patrón ó capitán con los papeles expresados, los cuales se examinarán con cuidado por el capitán del corsario ó por el intérprete que llevara á su bordo para estos casos; y no habiendo causa para detenerlas más tiempo, se las dejará continuar libremente su navegación. Si alguno resistiere sujetarse á este regular examen, podrá obligarla por la fuerza; pero en ningún caso podrán los oficiales é individuos de las tripulaciones de los corsarios exigir contribución alguna de los capitanes, marineros y pasajeros de las embarcaciones que reconozcan, ni hacerles, ó permitir que les hagan, extorsión ó violencia de cualquiera clase, so pena de ser castigados ejemplarmente, extendiendo el castigo hasta la de muerte, según la gravedad de los casos.

Art. 20. Si por el examen de los papeles referidos ú otros que se le presentaren, resultare alguna sospecha de pertenecer á enemigos la embarcación ó su carga, ó de componerse ésta de algunos géneros prohibidos, de que se hará mención más adelante, ó bien si por falta de intérprete ó de alguna persona que entienda el contenido de dichos papeles, no pudiese hacer el examen de ellos como se previene en el artículo anterior, podrá el corsario conducir la embarcación al puerto más cercano, donde no se la detendrá sino el tiempo preciso para dicho examen

y averiguación en la forma prescrita en el art. 13 de esta ordenanza.

CUÁLES EMBARCACIONES DEJARÁN NAVEGAR LIBREMENTE SIN LA MENOR DETENCIÓN, Y PENAS CONTRA LOS CONTRAVENTORES

Art. 21. Se dejarán navegar libremente y sin la menor detención, á las embarcaciones cuyos capitanes presentaren de buena fe todos sus papeles, y constare por ellos la propiedad neutral de las mismas, y de sus cargas, aunque sean destinadas para puertos enemigos, con tal que éstos no estén bloqueados y que aquéllas no conduzcan géneros prohibidos y reputados de contrabando, y con tal que los enemigos observen la misma conducta con los buques y efectos neutros.

Art. 22. Si en estos y otros casos fueren detenidas las embarcaciones pertenecientes á vasallos míos, ó naciones aliadas y neutrales, y conducidas á puertos diferentes de sus destinos contra las reglas expresadas, y sin haber dado justa causa á ello por sus rumbos, papeles, resistencias, fugas sospechosas, calidad de sus cargas y demás legítimas razones fundadas en tratados y costumbre general de las naciones, serán condenados los corsarios que causaren la detención, á la paga de este día y de todos los daños, perjuicios y costas causadas á la embarcación detenida, con arreglo á los artículos 14 y 15 de esta ordenanza; y si los bajeles que hubieren causado el daño fueren de mi Armada, darán cuenta inmediatamente las juntas ó jueces de Marina, con justificación y su dictamen, por la Secretaría del despacho de ella, para que Yo resuelva la indemnización y lo demás que correspondá para corregir el daño y evitarlo en lo futuro.

QUÉ BUQUES DEBERÁN CONSIDERARSE COMO SOSPECHOSOS, Y SER CONDUCIDOS Á LOS PUERTOS PARA SU EXAMEN

Art. 23. Deberá ser detenida toda embarcación de fábrica enemiga ó que hubiese pertenecido á enemigos,

como el capitán ó maestre no manifieste escritura auténtica que asegure la propiedad neutral. También se detendrá el buque cuyo dueño ó capitán que le mande fuere de nación enemiga, conduciéndole á puertos de mis dominios para que se reconozca si debe ó no darse por buena presa, en cumplimiento de las órdenes que á este fin hubiere Yo expedido.

Art. 24. Igualmente se detendrá toda embarcación que con destino lleve á su bordo oficiales de guerra enemigos, maestre, sobrecargo, administrador ó mercader de nación enemiga, ó que de ella se componga más de la tercera parte de su tripulación, á fin de que en el puerto á que sea conducida se examinen los motivos que obligaron á servirse de esta gente, y según ellos y las órdenes dadas, se determine lo que deba practicarse. (1)

Art. 25. Las embarcaciones en cuyo bordo se hallasen géneros, mercaderías y efectos pertenecientes al enemigo, se conducirán de la misma suerte á puerto de mis dominios, y se detendrán en él hasta que se haga constar que no niegan la inmunidad, y que antes bien la observan los mismos enemigos á quienes perteneciesen los efectos detenidos; pero si no lo justificasen serán declarados de buena presa, y se dejarán libres todos los demás que pudiese haber en el mismo buque de pertenencia neutra.

*(Por real orden de 20 de mayo de 806, se declaró que los buques americanos sean exceptuados de lo que prescriben estos artículos por regla general. Y por otra de 24 de agosto de 805, se declara que el art. 15 del Tratado con los Estados Unidos, asegura la libertad de las mercancías en sus buques, aunque pertenezcan á los enemigos.)*

Art. 26. Cuando los capitanes de las embarcaciones en que se hallaren algunos efectos de enemigos, declaren de buena fé que lo son, se ejecutará su transbordo sin

---

(1) Medida justa, por entenderse rotas con tal conducta las leyes de la neutralidad.



interrumpirles su navegación ni detenerlos más tiempo que el necesario, permitiéndolo la seguridad de la embarcación; y en el expresado caso se dará á dichos capitanes recibo de los efectos que se transborden, explicando en él todas las circunstancias que ocurran; y no pudiéndose pagarles en efectivo el flete que les corresponda por dichos efectos hasta el paraje de su destino, con arreglo á los conocimientos ó á las contratas de fletamento, se les firmará un pagaré ó libranza de su importe á cargo del armador ó dueño del corsario, que estará obligado á satisfacerlo á su presentación. Si el buque apresador fuese de mi Real Armada, la libranza por el importe del flete se hará contra el intendente del departamento á quien correspondiere, y dando éste aviso de ello por la vía reservada de Marina, se tomarán las providencias que convengan para su pago; pero si se verificase que dichos efectos pertenecen á enemigos de mi Corona, según lo que resultase del proceso que se formará y substanciará en la manera acostumbrada en los juzgados de Marina, quedarán declarados por de buena presa.

#### CUÁLES SE HAN DE CONSIDERAR DE BUENA PRESA

Art. 27. Las embarcaciones que se encontraren navegando sin patente legítima de príncipe, república ó estado que tenga facultad de expedirla, serán detenidas, así como las que pelearen con otra bandera que la del príncipe ó estado de quien fuere su patente, y las que la tuvieren de diversos príncipes y estados, declarándose unas y otras de buena presa y en caso de estar armadas en guerra, sus cabos y oficiales serán tenidos por piratas (1).

Art. 28. Serán de buena presa las embarcaciones de

---

(1) El rigor que encierra cuanto determina este artículo, demuestra la garantía de la presente legislación, puesto que impide la intrusión de buques que no estén competentemente autorizados para navegar en *corso*.

piratas y levantados, con todos los efectos de su pertenencia que se encontraren en sus bordos; pero los que se justificase pertenecer á sujetos que no hubiesen contribuido directa ó indirectamente á la piratería ni sean enemigos de mi Corona, se les devolverán si los reclamaren dentro de un año y un día después de la declaración de la presa, descontando una tercera parte de su valor para gratificación de los apresadores.

Art. 29. No siendo lícito á mis vasallos armar en guerra embarcación alguna sin mi licencia, ni admitir á este fin patente ó comisión de otro príncipe ó estado, aunque sea aliado mío, cualquiera que se encontrare corriendo el mar con semejantes despachos, ó sin alguno, será de buena presa, y su capitán ó patrón castigado como pirata.

Art. 30. Toda embarcación de cualquiera especie armada en guerra ó mercancía, que navegue con bandera ó patente de príncipes ó estados enemigos, será buena presa con todos los efectos que á bordo tuviere, aunque pertenezcan á vasallos míos, en caso de haberlos embarcado después de la declaración de guerra, y de pasado el tiempo suficiente para poder tener noticia de ella (1).

Art. 31. La embarcación de comercio de cualquiera nación que sea, que hiciese alguna defensa después que el corsario hubiese asegurado su bandera, será declarada de buena presa, á menos que su capitán justifique haberle dado el corsario fundado motivo para resistirle.

(2) Art. 32. Cualquiera embarcación que careciese de los papeles que se expresan en el art. 19 de esta ordenanza, ó de los más principales, como son: la patente, los conocimientos de la carga ú otros que acrediten la propiedad neutral de ésta y aquélla, será declarada de buena

---

(1) Este artículo queda modificado según lo prevenido en el reglamento de 1864 sobre bloqueos (art. 13).

(2) Este artículo, como el 27, tienen por objeto evitar las demasías que bajo el nombre de *Corso*, pudieran realizar buques extraños y no armados con arreglo á la ley.

presa, á menos que se verifique haberlos perdido por accidente inevitable. Todos los papeles que se presenten deberán ser firmados como corresponde, para ser admitidos, pues serán nulos los que carezcan de este requisito.

Art. 33. Si los capitanes ú otros individuos de las embarcaciones detenidas por los corsarios, y asimismo por buques de mi Real Armada, arrojasen papeles al mar, y esto se justificase en debida forma, serán por sólo este hecho declaradas de buena presa, y así se deben entender el artículo antecedente y otros de la ordenanza que tratan de este asunto.

#### GÉNEROS DE CONTRABANDO QUE SE DECLARAN DE BUENA PRESA

Art. 34. Serán siempre de buena presa todos los géneros prohibidos y de contrabando que se transportaren para el servicio de enemigos en cualesquiera embarcaciones que se encuentren. Bajo de este nombre se entienden los siguientes: armas, cañones, morteros, obuses, granadas, petardos, pedreros, bombas con sus espoletas, trabucos, mosquetes, fusiles, pistolas, balas y demás efectos relativos á su uso; pólvora, salitre, mechas, picas, espadas, lanzas, dardos, alabardas, escudos, casquetes, corazas, cotas de malla y otras defensas de esta especie propias para armar á los soldados; portamosquetes, bandoleras, caballos con sus arneses y otros instrumentos preparados para la guerra de mar y tierra. También se considerarán como géneros prohibidos y de contrabando, todos los comestibles de cualquiera especie que sean, en caso de ir destinados para plaza enemiga bloqueada por mar ó tierra; pero no estándolo, se dejarán conducir libremente á su destino, siempre que los enemigos de mi Corona observen por su parte la misma conducta.

#### CASOS EN QUE ESTÁ PROHIBIDO Á LOS CORSARIOS APRESAR EMBARCACIONES ENEMIGAS

Art. 35. Prohibo á los corsarios que ataquen, hostilien de manera alguna ó apresen las embarcaciones ene-

migas que se hallaren en los puertos de príncipes ó estados aliados míos, ó neutrales, como asimismo las que estuvieren bajo el tiro de cañón de sus fortificaciones; declarando, para obviar toda duda, que la jurisdicción del tiro del cañón se ha de entender aun cuando no haya baterías en el paraje donde se hiciere la presa, con tal que la distancia sea la misma, y que los enemigos respeten igualmente la inmunidad en el territorio de las potencias neutras y aliadas (1).

Art. 36. Declaro también por de mala presa, la embarcación que los corsarios hiciesen en los puertos y bajo el alcance del cañón del territorio de los soberanos aliados míos, ó neutrales, aun cuando ella les viniese persiguiendo y atacando de mar afuera, como rendida en paraje que debe gozar de inmunidad, siempre que los enemigos la respeten de la misma manera (2).

Art. 37. Mando á los Capitanes generales y á los comandantes militares de las provincias de ella, que guarden y observen con particular cuidado las órdenes que he dado y diere sobre estos asuntos, ya sean por regla general, ya para casos particulares, y que hagan á los corsarios las prevenciones correspondientes, á que por ningún término contravengan á lo resuelto en ellas.

#### CÓMO SE HA DE ENTENDER CON LAS EMBARCACIONES REPRESADAS

Art. 38. Toda embarcación de mis vasallos y de los de mis aliados que apresada por los enemigos de mi Corona, fuese represada por los buques de mi Armada ó por corsarios particulares, se devolverá, hechos los exámenes de todos sus papeles, á la Potencia ó á los particulares á quienes perteneciere, no resultando que en su carga tengan intereses mis enemigos. Los buques de mi Armada

---

(1) Tal respeto implica esta ley, que los buques guarnecidos al amparo de los puertos de potencias que no sean las beligerantes, no pueden ser molestados por los corsarios.

(2) La evacuación de los puertos por los buques enemigos, corresponde á la acción diplomática.

no percibirán cosa alguna por la represa de un buque nacional, pero se les abonará una octava parte del valor de ella si perteneciere la presa á los aliados, y la sexta parte á los corsarios particulares en igual caso, haciéndose la formal entrega de la embarcación represada al apoderado de sus dueños ó al cónsul de la nación á quien corresponda, residentes en el paraje donde se haya formalizado la causa, exigiendo de ellos el correspondiente recibo legalizado en debida forma; bien entendido, que la observancia de este artículo tendrá sólo efecto si las potencias á quienes pertenezcan los buques represados, observasen igual conducta con nosotros, reteniéndose los que lo fuesen hasta que dichas Potencias den el ejemplo ó se obliguen formalmente á practicarlos así.—(*Véase orden del Almirantazgo de 11 de agosto de 1807*).

Art. 39. Todo corsario que represe un buque nacional en el término de veinticuatro horas de su apresamiento, será gratificado con la mitad del valor de la presa, quedando la otra mitad al dueño primitivo del barco represado, y haciéndose esta división breve y sumariamente, á fin de moderar cuanto sea dable las costas. Pero si la represa se ha hecho pasadas las veinticuatro horas del primer apresamiento, será del corsario apresador todo el valor de ella.—(*Véase orden del Almirantazgo de 11 de agosto de 1807*).

QUÉ USO SE DEBE HACER DE LAS EMBARCACIONES ABANDONADAS POR SUS EQUIPAJES, Ó DE AQUELLAS CUYA PERTENENCIA SE IGNORE.

Art. 40. Si alguna embarcación se encontrare en el mar ó se presentare en puertos de mis dominios sin conocimientos de la carga ú otros documentos por los cuales constare á quién pertenezca, y sin gente de su propia tripulación, se tomarán declaraciones separadamente á la del apresador y á su capitán, de las circunstancias en que la encontró y se apoderó de ella. Se hará reconocer también la carga por inteligentes, y se practicarán las

posibles diligencias para saber quién sea su dueño. En caso de no descubrirse éste, se inventariará el todo y se tendrá en depósito para restituirlo á quien dentro de un año y un día justificare serlo, como no haya motivo para declararla de buena presa, adjudicando siempre la tercera parte de su valor á los recobradores; no pareciendo el dueño dentro de dicho tiempo, se dividirán las dos terceras partes restantes, como bienes abandonados, en tres porciones, de las cuales una se adjudicará á los mismos recobradores; y las otras dos, pertenecientes á mi Real Fisco (según el art. 117 del tít. III, trat. X de las Ordenanzas generales), se remitirán á la capital del departamento, depositándose su importe en la tesorería de él para socorros de los heridos y estropeados de los buques corsarios.

CONDUCTA DE LOS CORSARIOS CON LAS EMBARCACIONES QUE  
DETENGAN Y CONDUZCAN Á LOS PUERTOS PARA CALIFICARLAS  
SI SON PRESAS LEGÍTIMAS.

Art. 41. En cualquiera de los casos referidos, luego que el corsario detenga alguna embarcación, tendrá cuidado de recoger todos sus papeles de cualquier especie que sean, tomando el escribano puntual razón de ellos, dando recibo de todos los substanciales al capitán ó maestre de la embarcación detenida, y advirtiéndole no oculte alguno de cuantos tuviere, en inteligencia de que sólo los que entonces presente serán admitidos para juzgar la presa (1). Hecho esto, el capitán del corsario cerrará y guardará los papeles en un saco ó paquete sellado, que deberá entregar al cabo de la presa para que éste lo haga al comandante militar de Marina del puerto á donde se dirija; y si entre ellos se hallaren algunos dignos de mi noticia y cartas particulares, las pasará inmediatamente al administrador de Correos del paraje á donde entrare, quien, si tuvieren especies que puedan contribuir á la

---

(1) Requisito imprescindible para juzgar las presas.

substanciación de la causa, las trasladará al juez de Marina para el uso de los procesos. El capitán del corsario ó individuo de la tripulación que con cualquiera fin que sea, ocultare, rompiere ó extraviare alguno de dichos papeles, será castigado corporalmente según lo exija el caso, con obligación el primero de resarcir los daños, y la pena de diez años de presidio ó de arsenales al resto de la tripulación.

Art. 42. Al mismo tiempo cuidará el capitán del corsario de hacer clavar las escotillas de la embarcación detenida, y sellarlas de modo que no puedan abrirse sin romper el sello, recogerá las llaves de cámaras y otros parajes, haciendo guardar los géneros que se hallaren sobre cubiertas, y tomará razón, cuando el tiempo lo permita, de todo lo que fácilmente pueda extraviarse, para ponerlo á cargo del que se destinare á mandar la propia embarcación.

Art. 43. No se permitirá saqueo de los géneros que se encontraren sobre cubiertas, en cámaras, camarotes y alojamientos de las tripulaciones (1), privándose absolutamente de derecho, vulgarmente llamado, del *pendolaje*, el cual sólo podrá tolerarse en los casos de haberse resistido la embarcación hasta esperar que fuese abordada; pero con el cuidado de evitar los desórdenes que puede producir la excesiva licencia.

Art. 44. Cuando se conduzca la tripulación de una embarcación detenida á bordo del corsario, tomará el escribano en presencia del capitán de éste declaración al de aquélla, á su piloto y demás individuos que convenga, acerca de la navegación, carga y demás circunstancias de su viaje, poniendo por escrito todas las que puedan conducir á juzgar la presa; preguntándoles también si fuera de la carga que conste por los conocimientos, conducen alhajas ó géneros de valor, á fin de dar las providencias convenientes para que no se oculten.

Art. 45. Al cabo destinado para mandar la embarca-

---

(1) Esto constituye la piratería.

ción detenida, se le dará noticia individual de lo que constare por estas declaraciones, haciéndole responsable de cuanto por su culpa ú omisión faltare; y declaro que cualquiera individuo que abriere sin licencia las escotillas selladas, arcas, fardos, pipas, sacas ó alacenas en que haya mercaderías y géneros, no sólo perderá la parte que debiera tocarle siendo declarada de buena presa, sino que se le formará causa y castigará según de ella resulte.

Art. 46. Las embarcaciones detenidas se destinarán al puerto del armamento del corsario, si fuese posible, y en su defecto al de mis dominios que estuviere más cerca del paraje de la detención, con tal que haya en él comandante militar de Marina, ó sea capital de departamento; evitando que entren en los extranjeros ó en los de mis presidios de Africa, excepto en los casos de urgente precisión, que deberán justificarse, y quedará al arbitrio del mismo corsario enviarlas separadas ó mantenerlas en su conserva, según le convinieren. Pero en el primer caso, deberán ir en ellas los papeles que han de servir para el juicio, como también sus capitanes ó maestros, y algunos individuos de sus tripulaciones que puedan declarar lo que quieran deducir para su defensa; y en el segundo, el capitán del corsario, llegado á puerto, los presentará y dará las demás noticias que se les pidan al intento.

Art. 47. Si las expresadas embarcaciones se condujeran á puerto que no sea cabeza de provincia, y no pareciere conveniente exponerlas al riesgo que puede sobrevenirles de trasladarlas á él, se remitirán al comandante militar los papeles y documentos necesarios para que determine sobre la legitimidad de la presa, con atención á las declaraciones hechas por sus respectivos capitanes ó maestros, y á la relación que presentaren los cabos de presa al subdelegado de Marina, de cuyo cargo será hacer el inventario con presencia de todos estos interesados.

#### QUÉ DOCUMENTOS DEBEN HACER FÉ EN EL JUICIO DE LAS PRESAS

Art. 48. Para determinar la legitimidad de las presas, no han de admitirse otros papeles que los hallados



y manifestados en sus bordos. Con todo, si en faltando los documentos precisos para formar el juicio, se ofreciere su capitán á justificar haberlos perdido por accidente inevitable, señalará el comandante militar ó la junta término competente para dicho efecto, según la brevedad con que deberá terminarse estas causas, como se previene en el art. 12 de esta ordenanza (1).

CASOS EN QUE PODRÁN DESCARGARSE LAS PRESAS ANTES  
DE JUZGARLAS

Art. 49. Si antes de sentenciar la presa fuese necesario desembarcar el todo ó parte de la carga para evitar que se pierda, se abrirán las escotillas en presencia del comandante militar y de los respectivos interesados, que deberán concurrir á dicho acto; y formando inventario de los géneros que se descarguen, se depositarán con intervención del dependiente de rentas que destine el administrador de Aduanas, en persona de satisfacción, ó en almacenes, de los cuales tendrá una llave el capitán ó maestre de la embarcación detenida.—(*Véase la real orden de 31 de diciembre de 1804, y otra de 24 de mayo de 1805*).

EN CUÁLES PODRÁN VENDERSE TODA SU CARGA Ó PARTE DE ELLA

Art. 50. En caso que fuere preciso vender algunos géneros por no ser posible conservarlos, se celebrará la venta á presencia del capitán detenido, en almoneda pública, con las solemnidades acostumbradas, y con la misma intervención del dependiente de rentas, poniéndose el producto en manos de persona abonada para entregarlo á quien perteneciere después de sentenciada la presa.—(*Véase la real orden de 24 de mayo de 1805*).

---

(1) Los expresados documentos merecen un detenido examen, con el fin de evitar implantaciones encaminadas á sorprender la buena fe de las autoridades.

PENAS CONTRA LOS QUE OCULTEN Ó COMPREN SIGILOSAMENTE  
GÉNEROS PERTENECIENTES Á PRESAS

Art. 51. Ninguna persona de cualquiera grado ó condición que sea, comprará sigilosamente, ni ocultará género alguno que conozca pertenecer á la presa ó á la embarcación detenida, so pena de restitución y de multa del triplicado valor de los géneros ocultados ó comprados clandestinamente, y aun de castigo corporal, según lo exija el caso; y este conocimiento será privativo del juzgado de presas como incidente de ellas (1).

LO QUE SE HA DE PRACTICAR CON LAS EMBARCACIONES  
DECLARADAS LIBRES JUDICIALMENTE

Art. 52. Si la embarcación detenida no se diere judicialmente por buena presa, se restablecerá inmediatamente en posesión de ella al capitán ó dueño con sus oficiales y gente, á quienes se restituirá todo cuanto les pertenezca sin retener la menor cosa. Se la proveerá del salvoconducto conveniente para que sin nueva detención continúe su viaje, sin obligarla á la paga de derechos de anclaje ú otros algunos, y al contrario; se la satisfará por el apresador, antes de su salida del puerto, los gastos, daños y perjuicios que se la hubieren causado y reclamare en justicia, si se hallare comprendida en los casos prevenidos en los artículos 14 y 15 de esta ordenanza. Pero no habrá lugar á semejante reclamación, si hubiere dado dicha embarcación justos motivos de sospecha ó otros declarados en esta ordenanza, y por los cuales se la hubiese formado proceso, lo que deberá precisamente constar de los autos que se han seguido en su consecuencia.

Art. 53. Para que al tiempo que se restituyan estas

---

(1) Tiende este artículo á evitar los fraudes que pudiera facilitar la venta clandestina.

embarcaciones dadas por libres, no se susciten dudas y altercados sobre las pretensiones que formaren sus dueños ó capitanes, supuesto el primer inventario que el artículo 42 de esta ordenanza previene se haga al tiempo de apoderarse de ellas, de cuanto estuviere expuesto á fácil extravío, mando que en llegando al puerto se forme nuevo inventario por el comandante militar de Marina, con asistencia de dichos capitanes interesados y de los cabos de presas, de las cuales no se permitirá desembarcar á ningún individuo, ni que otros pasen á sus bordos hasta estar practicada dicha diligencia.

CÓMO DISPONDRÁN LOS APRESADORES DE LAS EMBARCACIONES Y  
SUS CARGAS DECLARADAS DE BUENA PRESA

Art. 54. Declarada la embarcación detenida por de buena presa, se permitirá su libre uso á los apresadores, *después de pagados los derechos debidos á mi real Hacienda* (1), en los términos que en resolución separada decidiré para evitar fraudes y las dudas que en este punto pudiesen ocurrir; pero no pagarán derechos por la parte que de los efectos apresados tomen para su uso y consumo propio; y el comandante militar de Marina les auxiliará en la descarga, para que no padezcan extravíos, y procurará que así en esta como en la conclusión de particiones, según las contratas ó convenios hechos entre los interesados, se proceda con el mejor orden y armonía, teniendo presente que del producto total de las presas han de satisfacerse con preferencia los gastos legítimos que hubiesen ocasionado.—(*Véanse las reales órdenes de 31 de diciembre de 1804; las de 16 de marzo, 2 de junio y 4 de julio de 1805, y la de 26 de febrero de 1806*).

---

(1) Sin cuyo previo requisito no puede procederse á disponer de los efectos de la presa, aun recaída sentencia favorable del tribunal competente.

PERMISO DE CONDUCIRLAS PARA SU VENTA AUNQUE SEA Á  
PUERTOS EXTRANJEROS

Art. 55. Si en el puerto donde se hubiere conducido la presa no se hallare proporción de vender su carga, podrá arbitrarse que pase á otro aunque sea extranjero; advirtiéndole que el sujeto que la condujere á él, deberá dar noticia de ello al cónsul ó vicecónsul, únicamente para que éstos le auxilién, y que por su medio conste en España el destino y venta, sin que por esto les puedan causar gasto, perjuicio ni detención los expresados cónsules ó vicecónsules nacionales.

CASOS EN QUE SE PERMITE Á LOS CORSARIOS VENDER, RECIBIR RESCATE Y ABANDONAR EN EL MAR LAS PRESAS QUE NO PUE-  
DAN RETENER.

Art. 56. En caso de hallarse imposible la conservación de una presa hecha sobre el enemigo, y que por esta razón sea preciso venderla, tratar de su rescate con el dueño ó maestre, ó bien quemarla ó echarla á pique cuando no haya otro arbitrio, se proveerá á la seguridad de los prisioneros, ya sea recogiénolos el apresador á su bordo, ó disponiendo su embarco en alguna de las presas, si exigiere esta resolución la falta de otro medio.—(*Véase la real orden de 22 de octubre de 1804.*)

Art. 57. Siempre que se tomen semejantes resoluciones sobre presas, han de cuidar los apresadores de recoger todos los papeles y documentos pertenecientes á ellas, y conducir á lo menos dos de los principales oficiales de cada presa, para que sirvan á justificar su conducta, so pena de ser privados de lo que les podrá tocar en las presas, y aun de mayor castigo si el caso lo pidiere.—(*Véase la real orden de 22 de octubre de 1804.*) (1)

---

(1) En armonía con lo preceptuado en el art. 41.

CONDUCTA QUE HAN DE TENER CON LOS PRISIONEROS

Art. 58. Los prisioneros que se hicieren en dichas presas, se repartirán según se expresa en el art. 46, tratando á todos con humanidad, y con distinción á los que lo merezcan, según su clase; y no podrán arbitrar los capitanes de los corsarios en dejarlos abandonados en islas ó costas remotas, so pena de ser castigados con todo el rigor que corresponda, debiendo entregarlos todos en los puertos á que se les condujeren, ó hacer constar el paradero de los que faltaren. (1)

ENTREGA DE PRISIONEROS Y PIRATAS EN LOS PUERTOS DONDE  
ARRIBEN

Art. 59. La entrega de éstos se hará, en llegando al puerto, al gobernador de la plaza ó comandante de Marina, á fin de que disponga de ellos según las órdenes con que se hallare. Los piratas se entregarán á este último para que (en conformidad del art. 109, tít. III, trat. X de las Ordenanzas generales de la Armada), les forme proceso sin dilación, remitiéndole con parecer del asesor y su declaración de deber ser tenidos por piratas, á la junta del departamento, como también los reos; y si no hubiere facilidad para ello, se entregarán á la justicia ordinaria para su castigo.

Por tanto, mando que todo lo referido se guarde y cumpla puntualmente en virtud de cualquiera ejemplar de esta ordenanza, firmada del infrascrito mi secretario de Estado y del despacho de Marina, y que los Capitanes generales y juntas de los departamentos contribuyan con sus providencias á facilitar los auxilios que necesiten los armadores y corsarios, celando particularmente que por los comandantes militares de las provincias de Marina y

---

(1) Para garantía de los prisioneros se exigirá la más estrecha responsabilidad á los capitanes de los buques corsarios que hayan hecho la presa, mientras los tengan bajo su custodia.

sus subdelegados se substancien y determinen con la mayor brevedad los juicios y procesos relativos á la declaración de presas, á fin de que su atraso no embaraze á mis vasallos la continuación del corso, ó desaliente á los que quieran emplearse en tan importante objeto, ni tampoco cause perjuicios á las embarcaciones detenidas pertenecientes á mis vasallos y á las naciones aliadas y neutrales.—Dado en Cebolla á veinte de junio de mil ochocientos y uno.—Yo el Rey.—José Antonio Caballero.—Es copia del original, José Antonio Caballero.

ADICIONES Á LA ORDENANZA DE CORSO DE 20 DE JUNIO DE 1801.

El capitán corsario podrá abrir las cartas ó pliegos cerrados que encuentre en buque enemigo, ó de quien se tengan claras sospechas si lo creyese necesario, según las circunstancias, y en su defecto lo ejecutará la junta de Marina, á quien siempre deberá entregarlas el apresador ó cabo de presa, para facilitar los medios de sentenciar en justicia y poder comunicar oportunamente las noticias relativas á la situación é intención de los enemigos (1).

Es conforme á real orden de 12 de enero de 1803.

Cuando no puedan conservarse las presas, deberá el apresador, para justificar su conducta en el caso de venta, recoger todos los papeles y documentos pertenecientes á la presa y su cargamento, y conducir á lo menos dos de los principales oficiales de ella, según está prevenido en el art. 57. Si hubiere de quemar ó echar á pique el buque apresado, cuidará igualmente de la recolección de los papeles, y de proveer á la seguridad de los prisioneros como prescribe el art. 56. Habiendo de rescatar la embarcación tomada al enemigo, omitirá la percepción de los papeles que hagan falta á los rescatados para navegar libremente, y entregar los efectos á sus dueños ó consignatarios; pero sin dejar de conducir los dos

---

(1) Esta última parte es redundante, pues ya se previene antes como deber, para atribuirle ahora al carácter de derecho.

oficiales principales de la presa, como queda advertido, para prueba de su procedimiento. Y tanto en este caso como en el de venta, se tomarán declaraciones de algunos individuos del buque apresador, para justificar completamente los hechos.

Es según real orden 22 de octubre de 1804.

En la descarga de efectos de embarcaciones apresadas, tendrán los dependientes de rentas reales la misma intervención que prescribe la real orden de 26 de agosto de 1804, comunicada por el Ministerio de Hacienda, para los casos de naufragios, la cual deberá observarse igualmente en cuantas descargas se hicieren de buques apresados.

Es conforme á real resolución de 31 de diciembre de 1804.

#### ADICIÓN AL ART. 54 DE LA ORDENANZA DE CORSO

Excmo. Sr.:—Muy señor mío: con fecha de hoy comunico á los intendentes y subdelegados de los puertos para su puntual cumplimiento, la real resolución que V. E. se sirve insertarme en su oficio de 11 de este mes, relativa á que los efectos de presas se despachen por las Aduanas con absoluta libertad de derechos. Lo que participo á V. E. para su debida noticia y en contestación á su citado oficio.—Dios guarde á V. E. muchos años.—Aranjuez 16 de marzo de 1805.—Excmo. Sr.:—Miguel Cayetano Soler.—Excmo. Sr. Príncipe de la Paz.—Es copia.—Espinosa.

#### OTRA AL MISMO ARTÍCULO

En 4 de julio de 1805 se declaró que la exención de derechos concedida por la orden anterior (11 de marzo último), á los efectos de presas, es solamente de los de Aduanas ó Rentas generales; pero que deben exigirse todos los otros derechos de internación, consolidación, habilitación, consulado, alcabalas, millones, etc.; pues tan-

to por su naturaleza como por estar ya los géneros introducidos en el reino, no cabe se haga de ellos dispensación.—Tampoco debe haberla en las reglas que rigen sobre los géneros prohibidos y estancados, las cuales han de cumplirse inviolablemente.—Ultimamente, esta libertad de derechos se ha de entender con los corsarios españoles; pues á las presas hechas por los franceses y conducidas á nuestros puertos, ha de tratárseles del mismo modo y con los mismos privilegios con que sean tratadas en Francia las que lleven allí los corsarios españoles.—(*Véase oficio del Ministerio de Hacienda de 2 de junio de 1805.—Véase la real orden de 26 de Febrero de 1806.*)—José de Espinosa.

24 de mayo de 1805.—Declarando que la intervención de los dependientes de Rentas en las descargas y ventas de efectos de las presas, denota sólo su asistencia para evitar fraudes, pero no ningún acto de jurisdicción, pues ésta es privativa á los tribunales de Marina.

~~~~~



## EL DERECHO DE VISITA

---

Empléase como informe en la guerra marítima el derecho de *investigación* y el de *visita*.

El primero se ejerce en tiempo de paz por los buques de guerra, y el segundo indistintamente, pero nada más sobre barcos mercantes neutrales, pues los de la escuadra, al izar su pabellón y asegurarle con un cañonazo, significa que su comandante ha empeñado su palabra de honor y afirma es aquél el pabellón de su patria.

Ese derecho de visita está sujeto á especiales instrucciones.

Las vigentes en España según la última disposición (1) son las siguientes:

### I

El *derecho de visita* sólo pueden ejercerlo los beligerantes; por consiguiente, evidente es que únicamente es dable practicarlo durante las guerras internacionales, por cada uno de los estados sostenedores de la contienda, así como también en las guerras interiores, civiles ó insurreccionales, cuando una ó más potencias extranjeras han reconocido el carácter de beligerante al partido alzado en armas. En caso tal, la metrópoli puede ejercer el *derecho de visita*, pero solamante respecto á los buques mercantes de la nación ó naciones que hubieren declarado ese reconocimiento, y por el cual quedaron colocadas en la situación de neutrales.

---

(1) 25 de abril de 1898.

## II

Dentro de lo expuesto en el artículo anterior, los buques de guerra de los beligerantes y los de su marina mercante, legalmente armados, bien como cruceros auxiliares de su marina militar, ya como corsario, en su día y en el caso de que se autoricen, pueden detener en los mares territoriales propios, en los sometidos á la jurisdicción de su enemigo y en los comunes ó libres, á los de la marina mercante que encontraren, con objeto de cerciorarse de la legitimidad de su pabellón, y siendo neutrales, y en caso de dirigirse á puerto del otro beligerante, de la naturaleza del cargamento. (1)

## III

Los mares sujetos al imperio jurisdiccional de las potencias neutrales, son absolutamente inviolables; no cabe, por tanto, dentro de ellos el ejercicio del derecho de visita, ni aun pretextando que ésta trató de ejercerla el beligerante en el mar libre, y que dándole caza y sin perderlo de vista, penetró el buque que á ella debía someterse en el mar neutro. (2)

Tampoco puede cohonestarse la violación de ese espacio de mar con que la costa por él bañada esté indefensa ó inhabitada. (3)

## IV

Los trámites de la visita son los siguientes:

A. Se advierte al buque objeto de la medida, que debe dar á conocer su nacionalidad y detenerse, lo que se verifica arbolando el que va á ser visitador su bandera

---

(1) Los buques armados en corso podrán ejecutar el derecho de visita con las mismas atribuciones que los de la Armada.

(2) En armonía con lo prevenido en las ordenanzas de Corso.

(3) Se considera también mar territorial.

nacional, y afirmándola con un disparo de cañón sin proyectil, indicación que impone al mercante el deber de izar la bandera de la nación á que pertenece, y de detener su marcha.

B. Si á esta primera intimación dejara de obedecer el buque mercante, bien sea no arbolando su pabellón ó no deteniéndose después de haberlo izado, se le hará un segundo disparo, esta vez con proyectil; pero cuidando que no haga blanco en el buque, aunque no deba pasarle muy lejos de su popa, para que advierta el aviso; y si también desatendiera esta segunda intimación, el tercer disparo se dirigirá á causarle daño, si bien evitando, en cuanto sea posible, echarlo á pique. (1) Sean cualesquiera las averías que ese tercer disparo ocasionen al buque mercante, de ellas no será nunca responsable el comandante del de guerra ó capitán del corsario.

Esto no obstante, en presencia de las circunstancias, y según el grado de sospechas que el mercante pueda inspirar, el de guerra auxiliar ó armado en corso puede, antes de llegar al extremo de la violencia, emplear algún otro trámite dilatorio; podrá mandar hacer el tercer disparo fuera de puntería, aproximarse al mencionado buque y hacerle nueva intimación á la voz; pero agotado sin resultado este nuevo medio conciliador, se apelará ya sin contemplaciones al recurso de la fuerza.

C. El buque visitador se colocará á la distancia que su comandante ó capitán estime conveniente del que va á recibir la visita, según las circunstancias del viento, de la mar, de la corriente ó el grado de sospechas que pueda infundir el mencionado buque; y si esas circunstancias aconsejaren tomar el barlovento al ir el bote á practicar la visita y pasarse luego á sotavento cuando aquél regrese, nada se opone á que pueda maniobrar de esta suerte.

---

(1) Como se verá en el párrafo 2.º de este artículo, se conceden facultades discretionales, dentro de la ley, para evitar el mayor daño.

Es de advertir, que si entre las naciones á que pertenezcan los buques visitador y visitado existiera algún tratado que taxativamente determine la expresada distancia, deberá observarse tal cláusula del derecho convencional, á no ser que las enumeradas circunstancias del viento, de la mar ó de la corriente lo impidieren.

*D.* El buque visitador enviará al mercante una embarcación con un oficial, el cual, en virtud de comisión verbal de su comandante, practicará la visita.

Este oficial puede subir al buque mercante acompañado de dos ó tres individuos de los de la tripulación del bote; pero el hacerlo así, ó solo, quedará á su juicio.

*E.* El oficial visitador manifestará al capitán del buque mercante que, comisionado por el comandante del buque de guerra español, ó por el del crucero auxiliar....(1), ó por el capitán del buque armado en corso.....(2), va á practicar la visita, y le rogará le presente la patente de navegación ó el documento oficial que haga sus veces para justificar la nacionalidad del buque, de acuerdo con la bandera que haya izado, y el puerto de su destino. Si comprobado el primer extremo, en cuanto al segundo resulta que dicho destino es á un puerto neutral, la visita queda en este punto terminada.

Pero si el buque se dirigiere á puerto del enemigo de la nación á que pertenece el visitador, el oficial pedirá al capitán del visitado los documentos que acrediten la naturaleza de la carga para averiguar si existe ó no contrabando de guerra; en este último caso queda ya definitivamente terminada la visita y el buque neutral en libertad de continuar su viaje; pero en el primero procede su captura, mas sin que en esta circunstancia pueda practicarse ningún registro á bordo.

---

(1) Nombre del buque de guerra ó del crucero auxiliar.

(2) Nombre del buque armado en corso.

## V

El oficial visitador deberá llevar instrucciones de su comandante para autorizar al buque visitado para continuar su viaje, en caso de que la visita no hubiere ofrecido dificultad ninguna, á fin de no prolongar su interrupción sino el espacio de tiempo absolutamente indispensable.

## VI

Si el capitán del buque visitado pidiere que se haga constar la visita (1), el oficial visitador accederá á ello, y en la singladura correspondiente del cuaderno de bitácora insertará la notación en la siguiente forma:

El que suscribe.....(2), embarcado en el.....(3), cuyo comandante es.....(4), hace constar que en el día de hoy, á.....(5), y por comisión verbal del expresado comandante, ha verificado la visita en el.....(6), su capitán.....(7), habiendo comprobado por los documentos exhibidos la legitimidad del pabellón que arbola y la neutralidad del cargamento que conduce.

|                              |                      |
|------------------------------|----------------------|
| Fecha.....                   | Lugar del sello      |
| Firma del oficial visitador. | del buque visitador. |

## VII

En el cuaderno de bitácora del buque visitador se hará constar el acto de la visita, expresándose las circunstancias siguientes:

(1) En casos determinados, será de la obligación del oficial visitador hacer constar siempre la visita.

(2) Empleo en la armada.

(3) Cañonero, crucero etc., de S. M. C., nombrado....., ó bien crucero auxiliar ó buque armado en corso.

(4) Empleo y nombre.

(5) Hora de la mañana ó tarde.

(6) Clase del buque, nombre y marina mercante nacional.

(7) Nombre del capitán.

- a. Detalles de la intimación ó intimaciones hechas al buque visitado.
- b. Hora en que detuvo su marcha.
- c. Nombre y nacionalidad del buque visitado y nombre de su capitán.
- d. Forma en que se verificó la visita, su resultado y oficial que la practicó.
- e. Hora en que se autorizó al buque para continuar su viaje.

### VIII

La notificación de la visita, que según lo dispuesto en el artículo VI queda á voluntad del capitán del buque visitado el que se haga constar ó no, será formalidad inexcusable cuando dicho buque conduzca heridos ó enfermos militares, súbditos del enemigo, porque en caso tal, por sólo el acto de la visita, todos los mencionados individuos quedan incapacitados para volver á tomar las armas mientras dure la guerra, con arreglo á lo pactado en el párrafo primero del art. 10 adicional del Convenio de Ginebra.

En su consecuencia, en el mencionado caso el oficial visitador lo notificará así al jefe ú oficial, jefe de la expedición, y en el cuaderno de bitácora del buque visitado hará la anotación en la misma forma que en dicho artículo VI prescribe, añadiendo lo siguiente:

Lleva este buque ..... (1) individuos ..... (2) heridos y enfermos súbditos del enemigo, todos los cuales, y por el hecho de esta *visita*, quedan incapacitados para volver á tomar las armas mientras dure la guerra, según la cláusula contenida en el párrafo primero del art. 10 adicional del Convenio de Ginebra, cuya obligación he notificado al jefe de la expedición, que manifestó ser ..... (3), ..... (4).

- 
- (1) Número de heridos y enfermos.
  - (2) Del ejército ó marina, ó de ambos institutos.
  - (3) Empleo.
  - (4) Nombre.

## IX

La visita no es un acto jurisdiccional que el beligerante ofrece; es un medio natural y de legítima defensa que la ley internacional pone á su alcance en evitación de que el fraude y la mala fé vengan en auxilio de su enemigo. Así, pues, el ejercicio de ese derecho debe tener lugar con la mayor moderación de parte del beligerante, cuidando especialmente de evitar al neutral extorsiones, perjuicios y molestias que no tengan verdadera justificación.

En su consecuencia, se procurará siempre que la detención del buque objeto de la visita sea lo más corta posible y abreviando también el acto cuanto dable sea, cuyo exclusivo objeto, como explicado queda, es cerciorarse el beligerante de la neutralidad del buque visitado, y en su caso—esto es, cuando lleve destino á un puerto del enemigo—de la naturaleza también neutral ó inofensiva de su cargamento.

No es, pues, necesario exigir en la visita otros documentos que aquellos que acrediten una y otra condición, porque al beligerante lo que le importa es que no se le irroge un perjuicio, favoreciendo ó ayudando á su adversario; que no se le proporcionen á éste recursos y medios que contribuyan por sí mismos á prolongar la guerra, no siendo su misión celar que los buques pertenecientes á potencias neutrales vayan provistos de todos los documentos que para navegar en regla exija la ley interior de su país.

## X

Como consecuencia de la visita, procede la captura del buque visitado en los casos que á continuación se enumeran:

1.º Si al comprobarse la nacionalidad resultare ser enemigo, exceptuándose las inmunidades que establece el Convenio de Ginebra, de observancia obligatoria para

España. (Al final de estas instrucciones se insertan dichas excepciones).

2.º Si opusiere resistencia activa á la visita, esto es, si hubiere empleado la fuerza para eludirla.

3.º Si al verificarse aquélla careciese del documento legal para probar su nacionalidad.

4.º Si, siendo su destino á puerto del enemigo, careciese del documento legal para justificar la naturaleza del cargamento que conduzca.

5.º Si éste se compusiere en todo ó en más de dos terceras partes de contrabando de guerra. Cuando la parte ilícita del cargamento fuera menor que los dos tercios, los artículos que constituyan contrabando de guerra serán los únicos que quedarán confiscados, y para su desembarco será conducido el buque al puerto español más inmediato y habilitado.

Debe tenerse en cuenta que los efectos que tienen directa é inmediata aplicación á la guerra, constituyen contrabando únicamente cuando van destinados á puerto del enemigo, porque cuando son expedidos para un puerto neutral, esos efectos serán pertrechos de guerra, pero no contrabando.

Mas como pudiera suceder que despachado un buque en debida forma para puerto neutro, se dirija, sin embargo, á cualquiera del enemigo, en ese caso, si se le encontrara próximo á uno de esos puertos, ó navegando en su demanda con rumbo muy distinto al que debería llevar, según su comisión documental, también procede la captura, siempre que el capitán no justifique que fuerza mayor le obligó á separarse de su derrota.

6.º Si conduce por cuenta del enemigo, oficiales de guerra, tropa ó marinería.

7.º Si transporta pliegos ó comunicaciones del enemigo, á no ser que el buque pertenezca á una línea postal marítima, y dichos pliegos ó comunicaciones estuvieren en las balijas, cajones ó paquetes en que fuere llevada la correspondencia pública, pudiendo, por consiguiente, ignorar el capitán su contenido.



8.º Si fletado por el otro beligerante ó remunerado por éste tal servicio, se ocupare el buque en espiar las operaciones de la guerra.

9.º Si el buque neutral toma parte en ésta, contribuyendo de cualquier manera á sus operaciones.

Procede también la captura cuando en el acto de la visita se encontraren al buque papeles dobles ó falsos, pues caso tal cae dentro de las prescripciones contenidas en el 2.º y 3.º, ó en los dos juntamente, toda vez que ni duplicados ni falsos pueden servir para justificar las condiciones á que se refieren.

Ni la tentativa de fuga para eludir la visita, ni las simples sospechas de fraude respecto á la nacionalidad del buque ó sobre la naturaleza del cargamento, autorizan su captura.

La circunstancia de estar extendidos los documentos del buque en un idioma que no conozca el oficial visitador, no autoriza la detención del mencionado buque (1).

## XI

Los buques mercantes que navegan en convoy, bajo la custodia de uno ó más de la marina militar de su nación, están en absoluto exentos de la visita de los beligerantes, amparándoles la inmunidad que disfrutaban los buques de guerra.

Como la formación de un convoy es medida que emana del gobierno del Estado á que pertenecen, así los convoyadores como los convoyados, debe darse como hecho indudable que ese Gobierno, no sólo no permitirá fraude alguno, sino que habrá dictado las más eficaces medidas para evitar que pudiera cometerse por ninguno de los buques alistados en el convoy.

Es, pues, ocioso que el beligerante se dirija al jefe

---

(1) En tal caso, el oficial visitador, deberá apurar los recursos que le sugieran su talento y el cumplimiento de su deber para evitar la ocasión de ser burlado.

convoyador para inquirir si garantiza la neutralidad de los buques que navegan bajo su custodia ni la de los cargamentos que conducen.

## XII

En el acto de la visita no es permitido mandar abrir las escotillas para reconocer la carga, ni mueble alguno para buscar documentos. Los del buque, presentados por el capitán para justificar la legitimidad del pabellón y la naturaleza del cargamento, son los únicos instrumentos de prueba que el derecho internacional admite.

## XIII

Aunque muy rara vez ocurrirá que los documentos esenciales del buque, ya sean referentes á su nacionalidad ó á la naturaleza de la carga, hayan sufrido pérdida, extravío ó quedado en tierra por involuntario olvido, si tal caso ocurriera, y por otros papeles ó medios que presentare el capitán pudiera adquirir el oficial visitador el convencimiento de la neutralidad de la nave y de su cargamento, se le podrá autorizar para continuar su viaje; pero si no fuera posible llegar á esa aclaración, será detenido el buque y conducido al puerto español más próximo hasta que se haga la necesaria investigación sobre el punto ó puntos motivo de la duda.

## XIV

El comandante del buque visitador y el oficial comisionado para practicar la visita, deben obrar, al disponerla aquél y realizarla éste, sin prevenciones ni prejuicios contrarios á la buena fé del neutral visitado, y sin perder nunca de vista las consideraciones y respetos que las naciones se deben las unas á las otras.

(1) NOTA RELATIVA AL PUNTO PRIMERO DEL ARTÍCULO X

Las cláusulas del Convenio de Ginebra del 22 de agosto de 1864, y las de sus artículos adicionales redactadas en la segunda conferencia diplomática en 20 de octubre de 1868, son las siguientes:

*A.* Las embarcaciones que por su cuenta y riesgo recojan durante ó al terminar el combate, heridos ó náufragos, ó que habiéndolos recogido los conduzcan á un buque—hospital ó neutral—disfrutarán, mientras cumplan esta misión, de la parte de neutralidad que permitan las circunstancias del combate y la situación de los buques.

La apreciación de estas circunstancias queda confiada á la humanidad de todos los combatientes.

Los náufragos y heridos recogidos de este modo, no podrán volver á servir mientras dure la guerra.

*B.* El personal religioso, sanitario y el afecto al servicio de enfermería de todo buque capturado, se declara neutral; por consiguiente, al abandonar la embarcación llevará consigo los objetos é instrumentos de cirugía de su propiedad particular.

*C.* El personal mencionado en el artículo anterior, debe continuar desempeñando sus funciones en el buque capturado y concurrir á la evacuación que el capturador disponga de los heridos, quedando después en libertad de regresar á su país, á tenor de lo establecido en el párrafo segundo del primero de los artículos adicionales (2).

Las estipulaciones del segundo de dichos artículos son también aplicables al personal ya referido.

*D.* Los buques-hospitales militares continuarán sujetos á las leyes de la guerra, en cuanto á su material; por

---

(1) Sin perjuicio de publicar íntegro el artículo del primer comisario de Ginebra y el del tratado adicional, consignamos aquí lo publicado en virtud del último Real Decreto.

(2) Dice ese artículo que el momento de la partida lo fijará el jefe de las fuerzas ocupantes.

consiguiente, serán propiedad del capturador, pero éste no podrá separarlos de su servicio especial mientras dure la guerra.

*E.* Todo buque mercante, sea cualquiera la nación á que pertenezca, que conduzca exclusivamente heridos ó enfermos, cuya evacuación se opere, se considerará como neutral; pero el solo hecho de la *visita* de un crucero enemigo, notificada en el cuaderno de bitácora del buque visitado, bastará para que esos enfermos y heridos queden incapacitados para volver á servir durante la guerra. El crucero tendrá también derecho á poner á bordo un delegado que acompañe el convoy y garantice la buena fe del transporte.

Si el buque mercante llevase además un cargamento, también quedará amparado por la neutralidad, excepto si constituyere contrabando de guerra.

Los beligerantes tienen el derecho de prohibir á los buques neutralizados toda comunicación ó derrota que juzguen perjudicial al secreto de sus operaciones.

En casos urgentes, los comandantes en jefe podrán celebrar convenios particulares para neutralizar momentáneamente y de un modo especial, los buques destinados á la evacuación de heridos y de enfermos.

*F.* Los marinos y los militares embarcados que estén heridos ó enfermos, serán protegidos y cuidados por los capturadores, sea cualquiera la nación á que pertenezcan.

Al regresar al país de origen quedan obligados á no volver á tomar las armas mientras dure la guerra.

*G.* La bandera blanca con cruz roja, en unión del pabellón nacional, será el signo distintivo para indicar que un buque ó embarcación reclama el beneficio de la neutralidad.

Los beligerantes se reservan acerca de este punto todos los medios de comprobación que estimen necesarios.

Los buques-hospitales militares tendrán sus costados exteriores pintados de blanco con batería verde.

*H.* Los mencionados buques, equipados por las socie-

dades de socorro reconocidas por las potencias signatarias del Convenio de Ginebra, provistos de patente emanada del soberano que haya concedido la autorización para su equipo, y de un documento de la autoridad marítima competente, haciendo constar que estuvieron sometidos á su inspección hasta el momento de la salida, y que sólo son aptos y propios para el servicio especial á que se les destina, serán, lo mismo que su personal, considerados como neutrales y protegidos y respetados por los beligerantes.

Para darse á reconocer izarán con su pabellón nacional la bandera blanca con cruz roja; el distintivo de su personal en el ejercicio de sus funciones será un brazal con los mismos colores, y la pintura exterior de sus cascos blanca con batería roja.

Estos buques prestarán socorro y asistencia á los buques y á los náufragos de los beligerantes, sin distinción de nacionalidad.

No impedirán ni entorpecerán de manera alguna los movimientos de los beligerantes.

Operarán durante el combate y después de él á su riesgo y peligro.

Por su parte, los beligerantes tendrán sobre estos buques el derecho de inspección y de visita, pudiendo rehusar su concurso, intimarles que se alejen y aun detenerlos, si así lo exige la gravedad de las circunstancias.

Los heridos y los náufragos recogidos por estos buques no podrán ser reclamados por ninguno de los combatientes, y quedarán incapacitados para volver á servir durante la guerra.

*I.* En las guerras marítimas, la presunción fundada de que uno de los beligerantes utiliza los beneficios de la neutralidad para otro objeto que no sea el humanitario de socorrer á los heridos, náufragos y enfermos, autoriza al otro beligerante para suspender los efectos del Convenio con respecto á su adversario hasta que se pruebe la buena fe puesta en duda.

## CONVENIO DE GINEBRA

---

*Convenio internacional para mejorar la suerte de los militares heridos en campaña, firmado en Ginebra el 22 de agosto de 1864, entre España, Bádena, Bélgica, Dinamarca, Francia, Hesse, Italia, Países Bajos, Portugal, Prusia, Confederación Suiza y Wurtemberg, á cuyo convenio se adhirieron posteriormente (hasta 1.º de junio de 1867) Austria, Grecia, Gran-Bretaña, Mecklemburgo-Schwerin, Sajonia, Suecia y Noruega, y Turquía.*

Artículo 1.º Las ambulancias y los hospitales militares serán reconocidos neutrales, y como tales, protegidos y respetados por los beligerantes mientras haya en ellos enfermos ó heridos.

La neutralidad cesará si estas ambulancias ú hospitales estuviesen guardados por una fuerza militar.

Art. 2.º El personal de los hospitales y de las ambulancias, incluso la intendencia, los servicios de sanidad, de administración, de transporte de heridos, así como los capellanes, participará del beneficio de la neutralidad cuando ejerza sus funciones y mientras haya heridos que recoger ó socorrer.

Art. 3.º Las personas designadas en el artículo anterior podrán, aun después de la ocupación por el enemigo, continuar ejerciendo sus funciones en el hospital ó ambulancias en que sirvan, ó retirarse para incorporarse al cuerpo á que pertenezcan.

En este caso, cuando estas personas cesen en sus funciones, serán entregadas á los puestos avanzados del ene-

migo, quedando la entrega al cuidado del ejército de ocupación.

Art. 4.º Como el material de los hospitales militares queda sujeto á las leyes de la guerra, las personas agregadas á estos hospitales no podrán al retirarse llevar consigo más que los objetos que sean de su propiedad particular.

En las mismas circunstancias, por el contrario, la ambulancia conservará su material.

Art. 5.º Los habitantes del país que presten socorro á los heridos serán respetados y permanecerán libres.

Los generales de las potencias beligerantes tendrán la misión de advertir á los habitantes, del llamamiento hecho á su humanidad y de la neutralidad que resultará de ello.

Todo herido recogido y cuidado en una casa la servirá de salvaguardia. El habitante que hubiere recogido heridos en su casa estará dispensado del alojamiento de tropas, así como de una parte de las contribuciones de guerra que se impusieren.

Art. 6.º Los militares heridos ó enfermos serán recogidos y cuidados, sea cual fuere la nación á que pertenezcan. Los comandantes en jefe tendrán la facultad de entregar inmediatamente á las avanzadas enemigas los militares heridos durante el combate, cuando las circunstancias lo permitan y con el consentimiento de las dos partes.

Serán enviados á su país los que después de curados fueren reconocidos inútiles para el servicio.

También podrán ser enviados los demás, á condición de no volver á tomar las armas mientras dure la guerra.

Las evacuaciones, con el personal que las dirija, serán protegidas por una neutralidad absoluta.

Art. 7.º Se adoptará una bandera distintiva y uniforme para los hospitales, las ambulancias y evacuaciones, que en todo caso irá acompañada de la bandera nacional.

También se admitirá un brazal para el personal considerado neutral; pero la entrega de este distintivo será de la competencia de las autoridades militares.

La bandera y el brazal llevarán cruz roja en fondo blanco.

Art. 8.º Los comandantes en jefe de los ejércitos beligerantes fijarán los detalles de ejecución del presente convenio, según las instrucciones de sus respectivos gobiernos y conforme á los principios generales enunciados en el mismo.

Art. 9.º Las altas partes contratantes han acordado comunicar el presente convenio á los gobiernos que no han podido enviar plenipotenciarios á la conferencia internacional de Ginebra, invitándoles á adherirse á él, para lo cual queda abierto el protocolo.

Art. 10. Este convenio será ratificado, y las ratificaciones serán canjeadas en Berna en el espacio de cuatro meses, ó antes si fuere posible.

En fe de lo que los plenipotenciarios respectivos lo han firmado y han puesto en él el sello de sus armas.

Hecho en Ginebra el día 22 del mes de agosto del año 1864.—J. Heriberto García de Quevedo.—Dr. Robert Wolz.—Steiner.—Wisetchers.—Fenger.—Ch. Jagerschmidt.—H. de Preval.—Bondier.—Brodruch.—Capello.—F. Baroffio.—Westemberg.—José Antonio Marques.—De Kamptz.—Læfner.—Ritter.—General G. H. Dufour.—G. Moynier.—Dr. Lehmann.—Dr. Hahn.

*Artículos adicionales al convenio de 22 de agosto de 1864, redactados por la segunda conferencia diplomática de Ginebra en 20 de octubre de 1868.*

Artículo 1.º El personal designado en el art. 2.º del convenio de 1864, continuará prestando á los enfermos y heridos del hospital á que está afecto, aun después de su ocupación por el enemigo, la asistencia necesaria.

Cuando solicite retirarse, el jefe de las fuerzas ocupantes fijará el momento de la partida, que en todo caso



no podrá diferir sino por corto tiempo, cuando así lo exijan consideraciones militares.

Art. 2.º Las potencias beligerantes adoptarán las medidas necesarias para asegurar al personal neutralizado, cuando caiga en poder del enemigo, el abono íntegro de sus sueldos y emolumentos.

Art. 3.º En las condiciones previstas por los arts. 1.º y 4.º del convenio de 1864, la denominación de *ambulancia* se aplica á los hospitales de campaña y demás establecimientos temporales que siguen á los ejércitos sobre el campo de batalla para recibir heridos y enfermos.

Art. 4.º En conformidad al art. 5.º del convenio y á las reservas mencionadas en el protocolo de 1864, se declara, que para la repartición de las cargas relativas al alojamiento de tropas y contribuciones de guerra sólo se tendrá en cuenta la equidad y el caritativo celo desplegado por los habitantes en mayor ó menor escala.

Art. 5.º Por extensión del art. 6.º del convenio, se estipula, que á reserva de los oficiales cuya retención importe á la suerte de las armas, y en los límites fijados por el segundo párrafo de dicho artículo, los heridos que caigan en poder del enemigo, aun cuando no sean declarados inútiles para el servicio, deberán enviarse á su país después de curados, ó antes, si es posible, siempre á condición de no volver á tomar las armas mientras dure la guerra.

#### *Artículos adicionales referentes á la Marina.*

Art. 6.º Las embarcaciones que á su riesgo y peligro recojan, durante ó después del combate, naufragos ó heridos, ó que habiéndolos recogido, los transporten á bordo de un buque neutro ú hospitalario, disfrutarán mientras cumplan esta misión, de la parte de neutralidad que las circunstancias del combate y la situación de los bajeles en conflicto permitan acordarles.

La apreciación de estas circunstancias queda confiada á la humanidad de todos los combatientes.

Los náufragos y heridos recogidos y salvados de este modo no podrán volver á servir mientras dure la guerra.

Art. 7.º El personal religioso, sanitario y el afecto al servicio de enfermería de todo buque apresado, se declara neutral, y por consiguiente, al abandonar la embarcación llevará consigo los objetos é instrumentos de cirugía de su propiedad.

Art. 8.º El personal designado en el artículo anterior debe continuar desempeñando sus funciones en el buque capturado, y concurrir á la evacuación que el vencedor haga de los heridos, quedando luego en libertad de regresar á su país, conforme á lo establecido en el párrafo segundo del primero de los artículos adicionales.

Las estipulaciones del segundo de dichos artículos son también aplicables al personal de que queda hecha referencia.

Art. 9.º Los buques-hospitales militares continuarán sujetos á las leyes de la guerra en lo que respecta al material, y de consiguiente, serán propiedad del apresador; pero éste no podrá separarlos de su servicio especial mientras dure la guerra.

Art. 10. Todo buque mercante, cualquiera que sea la nación á que pertenezca, cargado exclusivamente de heridos y enfermos cuya evacuación opere, se considerará como neutral; pero el sólo hecho de la visita de un crucero enemigo, notificada en el diario del buque, hace que esos enfermos y heridos queden ya incapacitados para volver á servir durante la guerra. El crucero tendrá también el derecho de poner á bordo un comisario que acompañe el convoy y garantice la buena fe del transporte.

Si el buque de comercio llevase además un cargamento, quedará también cubierto por la neutralidad, á menos que su naturaleza lo sujete á la confiscación por el beligerante.

Estas conservan además el derecho de prohibir á los buques neutralizados toda comunicación ó dirección que juzguen perjudicial al secreto de sus operaciones.

En casos urgentes, los comandantes en jefe podrán estipular convenios particulares para neutralizar momentáneamente y de un modo especial los buques destinados á la evacuación de heridos y de enfermos.

Art. 11. Los marinos y los militares embarcados que estén heridos ó enfermos, serán protegidos y cuidados por los apresadores, sea cualquiera la nación á que pertenezcan.

Su retorno al país de origen se someterá á las prescripciones del artículo 6.º del convenio y del 5.º adicional.

Art. 12. La bandera blanca con cruz roja, unida al pabellón nacional, será el signo distintivo para indicar que un buque ó una embarcación cualquiera reclama el beneficio de la neutralidad.

Los beligerantes se reservan en este punto todos los medios de comprobación que estimen necesarios.

Los buques-hospitales militares se distinguirán por medio de una pintura exterior blanca, con batería verde.

Art. 13. Los buques-hospitales equipados por las sociedades de socorro reconocidas por los gobiernos signatarios de este convenio, que estén provistos de patente emanada del soberano que haya concedido la autorización expresa para su armamento, y de un documento de la autoridad marítima competente, por donde conste que han estado sometidos á su inspección hasta el momento de la salida, y que sólo son aptos y propios para el servicio especial á que se les destina, serán, lo mismo que su personal, considerados como neutrales y protegidos y respetados por los beligerantes.

Para hacerse reconocer izarán con su pabellón nacional la bandera blanca con cruz roja; el distintivo de su personal en el ejercicio de sus funciones, será un brazal con los mismos colores, y la pintura exterior blanca con batería roja.

Estos buques prestarán socorro y asistencia á los heridos y á los naufragos de los beligerantes, sin distinción de nacionalidad. No impedirán ni entorpecerán en

manera alguna los movimientos de los combatientes.

Operarán, durante el combate y después de él, á su riesgo y peligros.

Por su parte, los beligerantes tendrán sobre estos buques el derecho de inspección y de visita, pudiendo rehusar su concurso, intimarles que se alejen, y aun detenerlos si así lo exige la gravedad de las circunstancias.

Los heridos y los náufragos recogidos por estos buques no podrán ser reclamados por ninguno de los combatientes; pero quedarán incapacitados de volver á servir durante la guerra.

Art. 14. En las guerras marítimas, la presunción fundada de que uno de los beligerantes utiliza los beneficios de la neutralidad para otro objeto que no sea el de socorrer á los heridos y enfermos, autoriza al otro beligerante para suspender los efectos del convenio con respecto á su adversario, hasta que se pruebe la buena fé puesta en duda.

Si dicha presunción se convierte en certidumbre, el convenio puede ser denunciado por todo el tiempo que dure la guerra.

Art. 15. La presente acta se formalizará en un sólo ejemplar original, que quedará depositado en los archivos de la Confederación suiza, dirigiendo una copia auténtica de ella, con la invitación de adherirse á sus estipulaciones, á cada una de las potencias signatarias del convenio de 22 de agosto de 1864, y á las que posteriormente le dieron su asentimiento.

Hecho en Ginebra á 20 de octubre de 1868.—Von Roeder.—F. Loeffler.—Kohler.—Dr. Mundy.—Steiner.—Dr. Dompierre.—Vefichers.—Y. B. G. Galiffe.—A. Coupvent des Bois.—H. de Préval.—John Savile Lumly.—H. R. Yelveston.—Dr. Felice Baroffio.—Paolo Cottran.—H. A. Van Karbneek.—Westemberg.—F. N. Staaf.—G. H. Dufour.—G. Moynier.—Mr. S. Lehann.—Htsny.—Dr. Hahn.—Dr. Fichte.

## DOCUMENTOS

---

*Los que deben presentar en el acto de la visita los capitanes de buques de las distintas naciones, según su legislación respectiva, y á que se hace referencia en las Ordenanzas del corso y en las disposiciones concernientes al citado derecho, son como siguen:*

### FRANCIA

El capitán debe tener á bordo: el acta de propiedad del buque.—Certificado de propiedad.—Rol.—Conocimientos.—Proceso verbal de visita.—Despacho de Aduana.—(Código de comercio de 1807).

### BÉLGICA, ITALIA, HAITÍ

Los mismos documentos.

### ESTADOS-UNIDOS

Pasaporte de navegación.—Rol.—Registro.—Lista de pasajeros.—(Acta de 1.º de junio de 1796; acta de 2 de marzo de 1803).

### PORTUGAL

Acta de propiedad del buque.—Pasaporte de navegación.—Rol.—Conocimientos.—Recibos de fletes y despacho.—Un ejemplar del Código de comercio.—(Código de comercio de 1833).

#### AUSTRIA

Todo capitán debe llevar un libro timbrado con el rol de equipaje, las alteraciones de éste y todo lo que se refiere á la navegación.—(Edicto sobre navegación de 25 de julio de 1774).

#### PRUSIA

Cartas de mar.—Rol.—Pasaportes.—Certificados de construcción y venta.—(Código prusiano de 1803).

#### HAMBURGO

Conocimientos y carta-partidas ó contratos de fletamento.—Manifiesto de la carga.—Certificado de construcción.—Pase marítimo, que ha de estar redactado en latín, con el sello de la ciudad.—Rol.—Documentos de Aduana.—(Ordenanza de 1778).

#### HOLANDA

Acta de propiedad del buque.—Carta de mar.—Rol.—Relación de la carga.—Conocimientos y carta-partidas.—(Código de comercio de 1838).

#### DINAMARCA

Permiso de navegación expedido por la autoridad en latín, francés é inglés, haciendo constar bajo juramento de los armadores que el buque es de propiedad danesa y que da la vela para un puerto determinado.—Pase marítimo.—Despacho de Aduana.—Rol.—Acta de nacionalidad del capitán.—Patente de sanidad.—Conocimientos y carta-partidas.—Certificado de construcción.—(Código de comercio de 1683).

#### SUECIA

Certificado de construcción.—Acta de permiso.—Carta de franquicia.—Certificado de carga.—Pasaporte nacional.—Pasaporte latino.—Copia del juramento de los

armadores.—Manifiesto y carta-partidas.—Patente de Sannidad.—(Ordenanzas de 1814).

RUSIA

Acta de propiedad.—Permiso de navegación.—Pase de la Aduana.—(Ley de 21 de enero de 1833).

AMÉRICA DEL SUR Y MÉJICO

Los mismos documentos que en España, según las Ordenanzas de Bilbao, aún vigentes en aquellas repúblicas.

*Artículos sobre presas y prisioneros, extractados de la Ordenanza naval de los Estados Unidos de 18 abril de 1865.*

Núm. 727. En tiempo de guerra, todo comandante de buque debe vigilar con exquisito cuidado que no se faciliten al enemigo armas, municiones ni otros artículos de contrabando de guerra; pero no podrá capturar en ningún caso al buque que se halle en aguas jurisdiccionales de una potencia amiga.

728. Ejercerá el derecho de investigación y de visita sobre cualquier buque sospechoso; pero la caza y hostilidad no podrá emprenderse sin largar antes la bandera y previas las formalidades siguientes:

Primero se disparará al buque que se desea visitar, un cañonazo sin bala; si no se detiene, se le hará fuego por segunda vez con proyectil, pero fuera de puntería.

Y por último, un tercer disparo, á dar.

Estas hostilidades no pueden practicarse cuando el buque avistado ó perseguido se halle dentro de la tres millas de distancia á la costa de una potencia amiga. (1)

---

(1) Como se ve aquí, se precisa la distancia de la costa que comprenden las aguas jurisdiccionales, pues otras potencias lo determinan por el alcance de la artillería de costa.

732. Los oficiales y tripulantes del buque apresado, no deben ser puestos en la barra ni encerrados, á menos que por su conducta den lugar á esta medida. Sus efectos personales deben también respetarse, así como suministrarles diariamente los alimentos necesarios.

733. El buque capturado debe continuar con la bandera de su nación, hasta que sea declarado buena presa por el tribunal competente. En caso necesario, el captor arbolará su propia bandera en el tope de trinquete de la presa, para indicar á los demás que el buque le pertenece provisionalmente.

Todo súbdito de los Estados Unidos que sirva en buque de guerra ó corsario enemigo, será juzgado y sentenciado como traidor.

736. A los oficiales prisioneros que prometan bajo palabra de honor no rebelarse ni desobedecer las disposiciones del jefe de la presa, debe permitírseles subir á cubierta, guardándoles todas las demás consideraciones propias de su rango.



## CONTRABANDO DE GUERRA

---

*Los tratados celebrados por España con otras naciones de-  
finiendo dicho contrabando de guerra, son las siguientes:*

Tratado de paz con Francia en 1660, artículos 11, 12 y 13.

Idem con Inglaterra en 17 de diciembre de 1665, artículos 27 y 28.

Idem íd. con íd. en 23 de mayo de 1667, ratificado en Utrech á 9 de diciembre de 1713, artículos 24 y 25.

Idem de Viena de 1.º de mayo de 1725 con el emperador de Alemania, art. 7.º

Tratado con Dinamarca en 18 de julio de 1742, artículo 6.º

Idem con los Estados Unidos de América de 27 de octubre de 1795, artículo 16.

Idem con la República de Santo Domingo en 18 de febrero de 1855, artículo 23.

Idem con las Dos Sicilias en 26 de marzo de 1856, artículo 20.

### REGLAMENTO CONCERNIENTE AL BLOQUEO DE PUERTOS ENEMIGOS Y Á LA CAPTURA DE BUQUES ENEMIGOS Ó SOSPECHOSOS (1)

Ministerio de Marina.—Dirección de armamentos.—  
Ministerio de Estado.—Dirección de asuntos políticos.

Art. 1.º Se considera bloqueado un puerto enemigo

---

(1) 26 de noviembre de 1864.

cuando cierra su entrada el número de buques de guerra suficiente para que sea peligroso el paso.

Art. 2.º Debiendo ser el bloqueo efectivo y constante para que se considere válido, si los temporales ú otras circunstancias apartasen á los buques bloqueadores de la entrada del puerto bloqueado, los buques neutrales que entren ó salgan durante su ausencia, no se entenderá que violan el bloqueo.

Art. 3.º Establecido éste, no empieza á surtir sus efectos sino después de notificado por el jefe de la escuadra bloqueadora á los cónsules de las potencias neutrales por medio de una circular, advirtiéndoles que acto continuo señalen el plazo que estimen necesario para la salida del puerto de los buques de sus respectivas naciones; y si pareciese admisible el que designen, lo manifestará así, dejando libre el paso á dichos buques durante el plazo concedido.

Asímismo ha de comunicarse la noticia de quedar establecido el bloqueo al Gobierno de S. M., para que éste lo notifique en debida forma por la vía diplomática á los gobiernos de todas las naciones neutrales.

Art. 4.º Aun después de publicada esta notificación, el bloqueo no debe considerarse conocido por un buque que se dirija al puerto bloqueado sino luego que se le haya hecho la notificación especial, que habrá de consignarse en los documentos de dicho buque por el comandante de la embarcación de guerra que se comisione al efecto.

Art. 5.º Después de verificada la notificación especial, cualquier tentativa para entrar en el puerto, constituye violación del bloqueo, y el buque responsable de ella debe ser apresado.

Art. 6.º En el caso de presentarse un buque, notificado especialmente con intención de romper el bloqueo, el apresamiento deberá hacerse en cualquiera de las circunstancias siguientes:

1.ª Si fuese sorprendido en el momento de pasar la línea de los buques bloqueadores.

2.<sup>a</sup> Si habiéndolo intentado, fuese perseguido por uno de éstos sin *perderlo de vista*; pues faltando esta condición, ó si entra en un puerto neutral, quedará libre.

3.<sup>a</sup> Si habiendo conseguido pasar la línea, intenta salir del puerto ó romper de nuevo el bloqueo.

Art. 7.<sup>o</sup> Cuando un buque neutral se presente ante el puerto bloqueado ó intente romper la línea arrojando el fuego de los bloqueadores, se entenderá que los disparos equivalen á la notificación especial, y podrá ser apresado.

Art. 8.<sup>o</sup> Si un buque de guerra neutral intentase romper la línea del bloqueo, después de advertido de la existencia de éste, se le rechazará por la fuerza, siendo dicho buque responsable de las consecuencias de su agresión.

Art. 9.<sup>o</sup> Si por razón de arribada forzosa, como mal tiempo, falta de víveres, etc., se presentase un buque ante el puerto bloqueado, se le podrá permitir la entrada, previa justificación de la causa porque la solicita. Pero si llevase contrabando de guerra, deberá depositarlo en poder de los buques bloqueadores antes de entrar en el puerto, ú obligarse á conservarlo á bordo hasta su salida.

Art. 10. Bajo la denominación de *contrabando de guerra* se comprenden los cañones, morteros, fusiles y toda especie de armas; las bombas, granadas, balas, cápsulas, mechas, pólvoras y salitre; los objetos de equipo, como uniformes, corrajes ó sillas de caballo y bridas, y en general, todos los instrumentos ú objetos fabricados para la guerra.

Art. 11. El tribunal que haya de entender en la calificación y juicio de las presas, residirá en...

Art. 12. En el caso de hallarse en peligro un buque nacional, ó de haber sido capturado por enemigo, deberá prestársele auxilio, haciéndose los esfuerzos posibles para represararlo, sin que la represa dé derecho alguno sobre el buque represado.

Si la represa fuese de un buque neutro, se considerará como enemigo en el caso de haber permanecido en poder de éste más de veinticuatro horas, á menos de que medien circunstancias excepcionales, cuya apreciación se reserva S. M.

Art. 13. Fuera de la línea de bloqueo, y aunque no se intente romperlo, es legítima la presa de los buques pertenecientes al estado enemigo ó á los ciudadanos del mismo, con toda la propiedad enemiga que se encuentre á bordo, siempre que haya precedido al acto de la captura la declaración de guerra. La parte de cargamento neutral que conduzcan dichos buques enemigos, será libre si no consiste en contrabando de guerra.

Art. 14. En iguales circunstancias, deberá ser detenido y apresado cualquier buque neutral que transporte con destino al enemigo ó por su cuenta, objetos de contrabando de guerra, despachos oficiales ó tropas de tierra ó de marina; mas si el contrabando no constituyese más de la mitad del cargamento, la confiscación sólo alcanza á los objetos que aquél comprenda, quedando libre el resto de la carga, y también el buque.

Art. 15. Las embarcaciones cuya neutralidad no aparezca comprobada por los documentos correspondientes, deben ser igualmente apresadas.

Art. 16. Se considerarán buques sospechosos, y quedarán sometidos á examen, los que lleven documentos dobles ó que aparezcan falsos, los que carezcan de la documentación requerida por los reglamentos del país de su nacionalidad, y los que no detengan su marcha á la intimación del crucero ó resistan el examen de los compartimientos donde se suponga que hay contrabando de guerra. Estos buques sospechosos serán tratados como enemigos, si no se destruye de algún modo la sospecha que sobre ellos recaiga.

Art. 17. Los buques neutrales mercantes que naveguen convoyados por un buque de guerra neutral, no podrán ser visitados, bastando la declaración del comandante del convoy para considerar que no conducen contrabando de guerra.

Art. 18. Á bordo de cada uno de los buques de la escuadra del Pacífico deberá haber un ejemplar de este reglamento.

Madrid 26 de noviembre de 1864.—Hay una rúbrica.

## (1) CONTRASEÑAS DE LOS BUQUES MERCANTES NACIONALES

---

Excmo. Sr.:—La Reina (q. D. g.) se ha servido aprobar la numeración y colores que la Junta de Dirección de la Armada ha asignado á las banderas, cornetas y gallardetes que deben regir en adelante en el plan general de señales de Mazarredo, y las numerales que con arreglo á éstas ha señalado á los buques de las divisiones del Resguardo marítimo; asimismo ha tenido á bien S. M. aprobar, con algunas ligeras adiciones en sus notas, las contraseñas que la expresada corporación propone para que los buques mercantes de las diferentes provincias marítimas españolas usen entre sí en la mar y á la vista de los puertos.—De real orden lo digo á V. E. para su conocimiento y de la Junta de Dirección, incluyéndole 9.950 ejemplares impresos de las citadas contraseñas, para que, distribuídos á las provincias marítimas en proporción de su movimiento mercantil, tenga efecto lo prevenido en las notas 5.<sup>a</sup> y 6.<sup>a</sup>, entregando por primera vez un ejemplar gratis á cada buque mercante y exigiéndoles en lo sucesivo el valor de su reimpresión, que propondrán anticipadamente á los Comandantes generales de los departamentos, indicando el medio más económico de efectuarla.—Dios guarde á V. E. muchos años.—Madrid 30 de julio de 1845.—Armero.—Sr. Director general de la Armada.

---

(1) Real orden de 30 de julio de 1845.

DIRECCIÓN GENERAL DE LA ARMADA.—*Contraseñas que según lo prevenido en real orden de 30 de julio del corriente año, deben largar en el tope mayor los buques mercantes de las diferentes provincias marítimas españolas, al mismo tiempo que arbofen en el pico el pabellón nacional, para distinguirse unos de otros en la mar y á la vista de los puertos.*

| PROVINCIAS             | BANDERAS                                                                                                                                                                                                                       |
|------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <i>Algeciras</i> ..... | <b>Amarilla y azul mitad horizontal.</b><br>Lo amarillo superior.                                                                                                                                                              |
| <i>Alicante</i> .....  | <b>Blanca y azul por mitad vertical.</b><br>Lo blanco junto á la vaina.                                                                                                                                                        |
| <i>Almería</i> .....   | <b>Blanca con cruz roja.</b><br>El ancho de la cruz será la quinta parte del de la bandera.                                                                                                                                    |
| <i>Barcelona</i> ..... | <b>Cuatro colores á cuadros.</b><br>El azul superior junto á la vaina, el amarillo debajo de él, el blanco superior y al lado del azul, y el rojo inferior al blanco.                                                          |
| <i>Bilbao</i> .....    | <b>Blanca con dado rojo superior junto á la vaina.</b><br>Este dado ha de ser cuadrado y su lado de la mitad de la vaina.                                                                                                      |
| <i>Cádiz</i> .....     | <b>Roja.</b>                                                                                                                                                                                                                   |
| <i>Canarias</i> .....  | <b>Azul con aspas blancas.</b><br>Las aspas tendrán de ancho la quinta parte del de la bandera.                                                                                                                                |
| <i>Cartagena</i> ..... | <b>Roja con cruz blanca.</b><br>El ancho de la cruz será la quinta parte del de la bandera.                                                                                                                                    |
| <i>Coruña</i> .....    | <b>Blanca con aspas azules.</b><br>Las aspas tendrán de ancho la quinta parte del de la bandera.                                                                                                                               |
| <i>Ferrol</i> .....    | <b>Ajedrezada blanca y azul.</b><br>Para este ajedrezado se considerará la bandera dividida en cuatro fajas horizontales, se hará que resulten veinte cuadrículas y se pondrá el primer cuadro azul superior junto á la vaina. |

| PROVINCIAS              | BANDERAS                                                                                                 |
|-------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <i>Gijón</i> .....      | <b>Blanca con ribete rojo.</b><br>El ribete tendrá de ancho la quinta parte del de la bandera.           |
| <i>Huelva</i> .....     | <b>Blanca con dado azul en el centro.</b><br>El dado será del tamaño del de la de Bilbao.                |
| <i>Málaga</i> .....     | <b>Blanca con ribete azul.</b><br>El ribete tendrá de ancho la quinta parte del de la bandera.           |
| <i>Mallorca</i> .....   | <b>Azul con dado amarillo superior junto á la vaina.</b><br>El dado será del tamaño del de la de Bilbao. |
| <i>Mataró</i> .....     | <b>Azul con cruz roja.</b><br>El ancho de la cruz será la quinta parte del de la bandera.                |
| <i>Menorca</i> .....    | <b>Amarilla con dado azul inferior junto á la vaina.</b><br>El dado será del tamaño del de la de Bilbao. |
| <i>Motril</i> .....     | <b>Amarilla con dado rojo inferior junto á la vaina.</b><br>El dado del tamaño del de la anterior.       |
| <i>Palamós</i> .....    | <b>Azul con ribete amarillo.</b><br>El ribete tendrá de ancho la quinta parte del de la bandera.         |
| <i>San Lúcar</i> .....  | <b>Azul.</b>                                                                                             |
| <i>San Sebastián</i> .. | <b>Blanca con dado azul superior junto á la vaina.</b><br>El dado será del tamaño del de la de Bilbao.   |
| <i>Santander</i> .....  | <b>Blanca y roja por mitad horizontal.</b><br>Lo blanco superior.                                        |
| <i>Sevilla</i> .....    | <b>Roja con ribete amarillo.</b><br>El ribete tendrá de ancho la quinta parte del de la bandera.         |
| <i>Taragona</i> .....   | <b>Roja con cruz azul.</b><br>El ancho de la cruz será la quinta parte del de la bandera.                |

| PROVINCIAS                   | BANDERAS                                                                                      |
|------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------|
| <i>Tortosa</i> . . . . .     | <b>Blanca y roja por mitad vertical.</b><br>Lo blanco junto á la vaina.                       |
| <i>Valencia</i> . . . . .    | <b>Blanca con cruz azul.</b><br>El ancho de la cruz será la quinta parte del de la bandera.   |
| <i>Vigo</i> . . . . .        | <b>Ampolleta blanca y roja.</b><br>Uno de los triángulos blancos junto á la vaina.            |
| <i>Villagarcía</i> . . . . . | <b>Cuariteada blanca y roja.</b><br>El primer cuadro blanco superior junto á la vaina.        |
| <i>Vivero</i> . . . . .      | <b>Azul y blanca á listas horizontales.</b><br>Las listas han de ser seis y la superior azul. |
| <i>Ibiza</i> . . . . .       | <b>Azul con dado amarillo en el centro.</b><br>El dado será del tamaño del de la de Bilbao.   |

CORNETAS

|                                           |                                                                   |
|-------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------|
| <i>Habana</i> . . . . .                   | <b>Azul con puntas blancas (1).</b>                               |
| <i>Puerto Rico</i> . . . . .              | <b>Roja y blanca por mitad horizontal.</b><br>Lo rojo superior.   |
| <i>San Juan de los Remedios</i> . . . . . | <b>Roja con puntas amarillas.</b>                                 |
| <i>Santiago de Cuba</i> . . . . .         | <b>Amarilla con puntas rojas.</b>                                 |
| <i>Trinidad de Cuba</i> . . . . .         | <b>Blanca con puntas azules.</b>                                  |
| <i>Islas Filipinas</i> . . . . .          | <b>Blanca y roja por mitad horizontal.</b><br>Lo blanco superior. |

NOTAS: 1.<sup>o</sup> Las banderas y cornetas de los buques de travesía tendrán cinco paños de ancho y cuatro varas de largo total, y las de los buques de cabotaje, cuatro paños de ancho

---

(1) Por real orden de 11 de marzo de 1863, se señaló la corneta roja y azul por mitad horizontal, el rojo superior, como contraseña de los buques mercantes de Santo Domingo.



y tres varas siete pulgadas de largo, suponiendo que el ancho de la lanilla sea de veinte pulgadas. Las puntas de las cornetas tendrán de largo la mitad del de éstas.

2.<sup>a</sup> Las aspás y cruces de que se hace mención en estas banderas, llegarán hasta los ángulos ú orillas de éstas, y su ancho visible será la quinta parte del de las mismas banderas.

3.<sup>a</sup> Los colores de las banderas serán bien perceptibles: los capitanes de puerto celarán que su estado de vida, así como el de la nacional, sea bueno, y que las fajas y colores de esta última sean como determina el art. 5.<sup>o</sup>, trat. IV, tit. I de las Ordenanzas generales de la Armada.

4.<sup>a</sup> Ningún buque de travesía ó costero podrá salir á la mar sin que su capitán ó patrón presente en las oficinas de la Capitanía del puerto, cuando vaya á ser despachado, la bandera de contraseña que corresponda á la provincia en que esté matriculado su buque, y un ejemplar impreso de esta relación de contraseñas.

5.<sup>a</sup> Este ejemplar se dará gratis por los capitanes de puerto á todos los capitanes y patrones de los buques nacionales comprendidos en la primera, segunda y quinta lista de las que trata el art. 1.<sup>o</sup> del tit. IX de la Ordenanza de matrículas, que se hallaren en sus fondeaderos al recibirse la correspondiente orden para el efecto, y á los que fueren llegando á ellos procedentes de puntos donde no hayan podido recibirlo anteriormente, quedando uno y otros en obligación de conservarla en buen estado hasta que por exclusión del buque la entreguen á aquellos jefes.

6.<sup>a</sup> Los Comandantes generales de los departamentos y apostaderos proveerán igualmente de un ejemplar á los comandantes de cada uno de los buques de la Armada y del resguardo marítimo.

Madrid 4 de agosto de 1845.—El Director y Capitán general de la Armada, Ramón Romay.

## LEGISLACIÓN VIGENTE

---

### *Abono del 1 y $\frac{1}{2}$ por 100 á los depositarios de caudal de presas (1).*

El interino Director general de la Armada, en oficio de 21 del corriente, me dice lo siguiente:—Con fecha de 10 del corriente me comunicó el Señor baylío, Fr. D. Antonio Valdés, la siguiente real resolución:—Habiendo dado cuenta al Rey del acuerdo de esa junta, que V. E. acompaña en carta núm. 1.455, sobre abono de tanto por ciento al tesorero de la escuadra del Mediterráneo, del caudal de presas puesto á su cargo, se ha conformado S. M. en todas sus partes con el dictamen de esa junta, á cuyo fin expedirá V. E. las convenientes providencias á su exacta observancia, tanto en orden al abono al citado tesorero del 1 por 100 del dinero en efectivo, y el medio del su valor que entre en su poder, cuanto de lo demás que se dispone acerca del pagamento de acreedores.—Participo á V. E. para su cumplimiento.—Y habiéndose enterado de ella, en sesión de hoy, la junta de departamento ha acordado se comunique á V. S. para su verificación, en el concepto de que lo propuesto por la misma junta á S. M. acerca del pagamento de acreedores, fué que como no es posible que el tesorero de la escuadra verifique el pagamento de las presas en todas sus partes, pues ya no existen en ella todos los buques apresadores, ni parte de los oficiales, guarniciones y tripulacio-

---

(1) Real orden de 10 de noviembre de 1795.

nes de los demás por haber pasado á diversos destinos, habiendo fallecido varios y licenciándose otros por inhábiles, será preciso que hecho el pagamento en cuanto sea factible, se entregue el caudal de los demás en la Tesorería de Marina del departamento de Cartagena, en que actualmente se halla, ó en la de éste de Cádiz á su tiempo, para que con oportunidad pueda satisfacerse á los interesados lo que les pertenezca con arreglo á las relaciones de acreedores que la contaduría de la escuadra deberá pasar á la de departamento á la entrega de dicho resto de caudal en Tesorería; en inteligencia de que con éste deberá depositar en ella la mitad del 1 por 100 del en efectivo, y la del medio en vales reales, por corresponderles, según reales órdenes, el uno y el medio por iguales partes al tiempo del recibo y al de la distribución, la cual no se verifica en lo que entra en Tesorería; y habiéndolo aprobado todo S. M. en la inserta real resolución, lo manifiesto á V. S. á los indicados efectos de su total verificación, así como para la noticia y gobierno del interesado.—Trasládolo todo á V. S. para su inteligencia y de los oficios principales de Marina de ese departamento.—Dios guarde á V. S. muchos años.—Isla de León 24 de noviembre de 1795.—Francisco Gornó.—Sr. D. Pedro Barrientos.—Cartagena 1.º de diciembre de 1795.—Pase al señor contador principal para noticia y gobierno de los oficios de su cargo.—Barrientos.—Es copia del documento original que existe en el archivo de la Intervención de este departamento de que certifico:—Cartagena 14 de marzo de 1871.—Leandro de Saralegui.—Hay un sello que dice: «Intervención de Marina del departamento de Cartagena».

*Las juntas de departamento no son tribunales de justicia, pues aunque la Ordenanza de corso les atribuye el conocimiento de las presas, no son sus juicios extensivos más que á la declaración de buenas ó malas; sin extenderse á la parte criminal, que pertenece á los consejos de guerra y tribunales, según marcan las Ordenanzas. (1)*

Excmo Sr.:—El Rey N. S. se ha impuesto de la carta de V. E., número 680, de 26 de mayo último, á que acompaña expediente instruido con motivo de las dudas que se han ofrecido á ese juzgado de Marina por consecuencia del proceso formado contra varios individuos iniciados en el crimen de piratería, en razón á que la real orden de 21 de febrero último declara terminantemente que la junta del apostadero no puede erigirse en tribunal de justicia, y conformándose S. M. con lo expuesto por la Junta superior del gobierno de la Armada, se ha servido resolver diga á V. E., que las juntas del departamento nunca han sido tribunales de justicia, y sólo la Ordenanza de corso les atribuye el conocimiento de las presas en sus artículos 12 y 17, sin que sus juicios sean extensivos á otra cosa que á la declaración de buenas ó malas, sin extenderse á la parte criminal, que pertenece á los consejos de guerra y tribunales, según marcan las Ordenanzas, y que siendo esto tan claro y un error el sentenciar criminalmente, desaprobó S. M. por la citada real orden lo ejecutado en ese apostadero, cuyos letrados deben atenerse á su contexto, sin más excepción que la indicada, y excusando consultas innecesarias.—Lo comunico á V. E. de real orden, en contestación y para los fines de su cumplimiento.—Dios guarde á V. E. muchos años.—Madrid 24 de agosto de 1831.—El conde de Salazar.—Señor Comandante general del apostadero de la Habana.

---

(1) Real orden de 24 de agosto de 1831.

*Los beneficios que proporcionen las aprehensiones de buques negreros, se repartirán exclusivamente entre las dotaciones del buque ó buques que hayan contribuído presencialmente á la captura de los bozales. (1)*

Excmo. Sr.:—He dado cuenta á la Reina (q. D. g.), de la consulta contenida en la carta de V. E. núm. 1.598, de 28 de julio último, motivada por la pretensión del comandante de Marina de Trinidad, á parte de presa en las de bozales que hicieron los vapores guarda-costas *Lezo* y *Guadalquivir*, y enterada S. M., de acuerdo con el parecer de la Junta Consultiva de la Armada, y en consideración á que el donativo ofrecido por el Gobierno superior civil de esa isla á los aprehensores de buques negreros, es una gratificación que tiene por objeto estimular la persecución de tan ilícito é inmoral comercio, se ha servido disponer, como resultado, que los beneficios que proporcionen tales aprehensiones, se repartan exclusivamente entre las dotaciones del buque ó buques que hayan contribuído presencialmente á la captura de los bozales.—De real orden lo digo á V. E. y como resultado de su citada consulta.—Dios guarde á V. E. muchos años.—Madrid 1.º de septiembre de 1864.—Pareja.—Señor Comandante general del apostadero de la Habana.

*Distribución del valor de las presas marítimas. (2)*

He dado cuenta á la Reina (q. D. g.) del expediente instruído con motivo de los puntos consultados por el contador de Marina de la provincia de Santo Domingo, relativos á la distribución del valor de la goleta *Julia* y su cargamento, que apresó el vapor *Don Antonio de Ulloa* en las aguas de Monte-Cristi en diciembre de 1863; y conformándose con los unánimes pareceres de la Junta Consultiva de la Armada y esa Dirección de contabilidad,

---

(1) Real orden de 1.º de septiembre de 1864.

(2) Real orden de 3 de enero de 1865.

se ha dignado dictar las declaraciones y disposiciones siguientes:

1.<sup>a</sup> Al Comandante general del apostadero de la Habana le corresponde siempre participación en las presas que hagan los buques de la escuadra de su mando, según lo determinado en real orden de 20 de diciembre de 1826, y debe percibir diez partes, al distribuirse el producto de la que ha dado origen á esta declaración, con sujeción á lo prevenido en la de 17 de septiembre de 1838.

2.<sup>a</sup> Considerando como capitán de bandera del mencionado jefe superior, al brigadier comandante de las fuerzas navales de operaciones en la costa de Santo Domingo, en atención á que en el reglamento de presas de 1.<sup>o</sup> de julio de 1779, no se cita el cargo de brigadier jefe de división, y á que, si se le considera como comandante general de escuadra, se absorbería entre el jefe del apostadero y el citado brigadier casi la totalidad de lo recaudado, se le declaran cinco partes en el mencionado concepto de capitán de bandera.

3.<sup>a</sup> El ministro de la escuadra debe recibir la misma parte que la asignada á capitán de fragata subordinado, con cuyo empleo militar está asimilado.

4.<sup>a</sup> El ayudante de órdenes de la división, tiene derecho á la parte que corresponde á su clase, puesto que, embarcado como tal en la división, pertenece al personal del estado mayor de la escuadra.

5.<sup>a</sup> Se declara á los pilotos que en el buque apresador hacen el servicio de oficiales de guerra, media parte, en igualdad con los alféreces de navío.

6.<sup>a</sup> En atención á que por el art. 43 del reglamento orgánico vigente de maquinistas, gozan éstos de una categoría que sigue á la de oficiales mayores, se declara al 1.<sup>o</sup> y al 2.<sup>o</sup> del buque apresador, media parte más que la asignada á los contra maestres con cargo; y al 3.<sup>o</sup> y al 4.<sup>o</sup> media también más que á los otros oficiales de mar de dotación; á los ayudantes de máquina, la misma que tienen los practicantes; á los fogoneros, igual parte que

á los cabos de mar; y á los paleadores, la misma que á los marineros preferentes.

7.<sup>a</sup> Para todas las demás clases debe cumplirse lo preceptuado en el reglamento vigente de presas; debiendo percibir el depositario del caudal producido por la venta del buque y cargamento, con arreglo á lo prescripto en reales órdenes de 14 de enero y 25 de octubre de 1785, y 10 de noviembre de 1795, el 1 por 100 de la cantidad de que se haga cargo, en razón de depósito, y además el medio por ciento de distribución al por menor, siempre que lo verifique en metálico, y la mitad en ambos casos, si lo ejecuta en papel.

Ultimamente, S. M. tiene á bien resolver se haga entender al asesor de Marina de la provincia de Santo Domingo, que no debió negar al ministro de la división naval la intervención en la presa que le está cometida por el art. 46 del tratado 6.<sup>o</sup>, tít. 5.<sup>o</sup> de las Ordenanzas de 1748.—Lo que de real orden manifiesto á V. S. para su conocimiento y demás efectos.—Dios guarde á V. S. muchos años.—Madrid 3 de enero de 1865.—Armero.—Señor Director de contabilidad de Marina.

*Los jefes de los guarda-costas tienen el derecho de representar á sus subordinados en las juntas administrativas que tengan lugar con motivo de las aprehensiones que verifiquen, con lo demás que expresa acerca de la Ordenanza de Aduanas. (1)*

Ilmo. Sr.:—El Sr. Ministro de Hacienda, en comunicación fecha 3 del mes actual, me dice lo que sigue:—Excmo. Sr.:—He dado cuenta á la Reina (q. D. g.) de la comunicación que con fecha 1.<sup>o</sup> de enero de 1863 dirigió V. E. á este Ministerio, trasladando la que en 26 de noviembre anterior le había remitido el Capitán general de Marina del departamento de Cartagena, en solicitud de que se le conceda á los jefes de los guarda-costas el derecho

---

(1) Real orden de 28 de enero de 1865.

de representar á sus subordinados en las juntas administrativas que tienen lugar con motivo de las aprehensiones de géneros de fraude y contrabando, como también que se reformen algunos artículos de las Ordenanzas de Aduanas referentes al mismo particular. En su vista, y teniendo presente que por el art. 471 de las Ordenanzas, se concede á los jefes y oficiales de Carabineros la facultad de representar en dichas juntas á sus subordinados, facultad de que no puede ni debe privarse á los guardacostas, toda vez que prestan igual servicio que el resguardo terrestre, S. M., de conformidad con lo informado por la sección de Hacienda del Consejo de Estado, y lo propuesto por la Dirección general de Aduanas y Aranceles, se ha dignado mandar: que el derecho concedido al cuerpo de Carabineros por el art. 471 de las mencionadas Ordenanzas, se haga extensivo al resguardo marítimo; que se recuerde á los fiscales de Hacienda la obligación que tienen de apelar de los fallos dictados por las juntas administrativas cuando por ellos se declare que no ha lugar al comiso de las mercancías aprehendidas por las fuerzas represoras, conforme se les previno por la Asesoría general en circular de 6 de abril de 1858; y por último, que no puede accederse á los demás puntos consultados por el Capitán general de Marina del departamento de Cartagena, porque no lo consienten los principios de justicia y administración establecidos para el perseguimiento y juzgamiento de los referidos delitos de fraude y contrabando.—De real orden lo digo á V. E. para su noticia y demás efectos consiguientes.—Lo que de igual real orden traslado á V. S., á fin de que pueda tener á la vista el Consejo de Estado la preinserta soberana disposición al evacuar el informe que sobre modificación de la Ordenanza de Aduanas se pidió á dicho Consejo por este Ministerio con fecha 30 de mayo del año próximo pasado.—Dios guarde á V. I. muchos años.—Madrid 28 de enero de 1865.—Armero.—Señor Secretario general del Consejo de Estado.



*Intervención administrativa en las presas que hacen los buques de guerra. (1)*

Excmo. Sr.:—En vista de la manifestación hecha al Director de contabilidad de este Ministerio por el ordenador de ese apostadero, con motivo del auto que dictó el juzgado de esa Comandancia general en 9 de septiembre del año último, anulando la intervención administrativa en las presas que hacen los buques de guerra, la Reina (q. D. g.) tuvo á bien disponer en 24 de octubre sucesivo, que la Junta Consultiva de la Armada diese su parecer en el particular, y lo ha emitido de acuerdo con el auditor de Marina en esta corte, al que tuvo por conveniente oír, cuyo letrado ha expuesto lo siguiente:—Excelentísimo Señor:—La cuestión promovida en el apostadero de la Habana acerca de la intervención que pretende el ordenador que fué de la división naval de Santo Domingo, en el inventario y avalúo de una presa hecha por la goleta *Andaluza*, está resuelta de un modo explícito y terminante por S. M. en la real orden de 3 de enero último. No sólo se previene en aquella disposición soberana que el asesor de Marina de Santo Domingo no debió negar al ministro de la división la intervención en la presa á que se refiere, sino que para mayor claridad, se añade que la intervención en las presas, está cometida á dichos funcionarios por el art. 46 del tratado 6.º, tít. 5.º de las Ordenanzas de 1748; de manera que, habiéndose declarado por S. M. que dichas Ordenanzas se hallan vigentes en esta parte, nadie está autorizado para suponer lo contrario.—El auditor de la Habana dice que no está en práctica dicha real orden, por haber consultado sobre ella el Comandante general del apostadero; mas esta suposición es evidentemente errónea:

1.º Porque las órdenes de S. M. son obligatorias aunque no se practiquen, mientras no sean derogadas por otras posteriores.

---

(1) Real orden de 3 de febrero de 1866.

2.º Porque estando dicha real disposición en vigor y en práctica en todos los departamentos y apostaderos, debe estarlo también en el de la Habana; pues de lo contrario vendría á suceder que regía en unas partes y no en otras, lo cual implicaría un desorden administrativo.

3.º Porque la consulta del Comandante general del apostadero de la Habana, puede versar sobre la inteligencia de alguno de los puntos que comprende dicha real orden, y no sobre su validez y fuerza obligatoria, que es incuestionable. El conocimiento de los juicios sobre presas corresponde hoy á los comandantes de las provincias marítimas; pero esto no impide que los ministros de las escuadras tengan en los inventarios y avalúos de aquéllas, la intervención que les corresponde como representantes de las escuadras ó buques apresadores, así como la deben tener los capitanes de los buques corsarios en las presas que hiciesen, sin que en esta parte se haya derogado, ni por la Ordenanza de matrículas de 1802, ni por la de curso de 1779, lo dispuesto en la de 1748, respecto á las presas hechas por buques de guerra. El auditor que suscribe no juzga ni necesario ni prudente entrar en una amplia demostración sobre este punto, porque no debe haber cuestiones ni dudas acerca de la interpretación ó aplicación de las leyes, desde el momento en que recae la interpretación auténtica de S. M., como acontece respecto al caso presente con la real orden de 3 de enero último, que como ha indicado, está en pleno vigor, mientras por otra real orden posterior no sea derogada ó reformada.—Y habiéndose conformado S. M. con el parecer de dicho auditor, se ha dignado resolver lo traslade á V. E., cual de su real orden lo verifico á los fines consiguientes, y para que haga conocer al de ese apostadero, que en los acuerdos del juzgado, no debe separarse de las prescripciones de las Ordenanzas citadas y real orden de 3 de enero de 1865, hoy vigentes.—Dios guarde á V. E. muchos años.—Madrid 3 de enero de 1866.—Zavala.—Señor Comandante general del apostadero de la Habana.

*Instalación en el departamento de Cádiz del tribunal de presas, con arreglo á Ordenanza y leyes vigentes. (1)*

Excmo. Sr.:—Habiendo la escuadra del Pacífico apresado varias embarcaciones mercantes chilenas, en uso del derecho de la guerra; siendo probable que sigan apresando otras varias, y estando dispuesto que sean todas remitidas á Cádiz, cuando lo permitan las operaciones militares, la Reina (q. D. g.) se ha servido disponer que se instale en ese departamento el tribunal de presas, con arreglo á Ordenanza y leyes vigentes, á fin de juzgarlas conforme vayan llegando. En su consecuencia, remito á V. E. los testimonios de las sumarias relativas al apresamiento de los buques chilenos *Aguila*, *Tongoy*, *Venetia* y *Elicea*, con objeto de que obren en poder del tribunal como antecedentes que sirvan en su oportunidad para las causas respectivas.—Lo que de real orden digo á V. E. para los fines consiguientes, con inclusión de los referidos testimonios.—Dios guarde á V. E. muchos años.—Madrid 5 de febrero de 1866.—Zavala.—Señor Capitán general del departamento de Cádiz.

*El tribunal de presas mandado instalar por real orden de 5 de febrero último, debe constituirse en el departamento de Cádiz por la junta económica, con el auditor del mismo. (2)*

Excmo Sr.:—He dado cuenta á la Reina (q. D. g.) de la comunicación de V. E. núm. 437, de 18 de febrero próximo pasado, consultando acerca de la instalación del tribunal de presas mandado constituir en ese departamento por real orden de 5 del propio mes, y S. M., de acuerdo con lo informado por la Junta Consultiva de la Armada, ha tenido á bien aprobar el dictamen del auditor de Marina en esta corte, cuyo tenor es el siguiente:

---

(1) Real orden de 5 de febrero de 1866.

(2) Real orden de 24 de abril de 1866.

te: La Ordenanza de matrículas de 1802, lejos de ser derogatoria de la del curso de 1801, es más bien confirmatoria, y así se dice virtualmente en el art. 5.º del tratado 6.º de aquélla, en el cual se dispone que las autoridades de Marina tengan presente, en materia de presas, lo que previene la Ordenanza de curso, á la cual no añadió aquélla sino algunas ampliaciones, que ni se oponen á su espíritu, ni amenguan la fuerza de sus disposiciones. El haberse dado atribuciones á los comandantes de las provincias marítimas para conocer de los juicios de presas, tuvo por principal fundamento evitar los riesgos, dilaciones y obstáculos que en ocasiones determinadas pudiera ofrecer la conducción de las presas á las capitales de los departamentos; pero una vez conducidas á éstos, no cabe duda alguna que deben conocer de ellas las juntas de los departamentos, con asistencia del auditor del mismo, con arreglo á lo que previene el art. 12 de la Ordenanza de curso, y según se infiere del contenido del art. 32, tít. 5.º, tratado 6.º de las Ordenanzas de 1748, en el cual se previene que se remitan las presas á las capitales de los departamentos, siempre que sea practicable; lo cual no puede ser con otro objeto, que con el de proceder allí al juicio correspondiente. Lo dispuesto en el art. 7.º del título 6.º de la Ordenanza de matrículas, respecto al derecho de las partes que se juzguen agraviadas, para apelar de los fallos de los comandantes de las provincias, al Capitán general del departamento, se comprende perfectamente; porque, dada la necesidad de que conozcan de dichos juicios los comandantes de las provincias con respecto á las presas que arriben á los puertos de su comprensión, era indispensable admitir el recurso de alzada ó apelación para ante el Capitán general y la junta del departamento, como se verifica en los negocios contentiosos, de carácter civil y criminal; pero esto no se opone de manera alguna á que las juntas de los departamentos conozcan por sí de los juicios sobre presas que se conduzcan á las capitales de los mismos, según está sabiamente prevenido y es conveniente por todos conceptos,

puesto que de este modo se evita una instancia de todo punto inútil. Por otra parte, la jurisdicción de los comandantes de las provincias marítimas, así en lo contencioso como en lo puramente administrativo, no es en realidad otra cosa que una delegación de las autoridades de los departamentos, que son las que con arreglo á Ordenanzas tienen jurisdicción propia y completa, dentro de sus respectivas demarcaciones; por cuya razón sería una verdadera anomalía que, conduciéndose las presas á la capital del departamento, conociera del juicio referente á las mismas, el comandante del tercio ó provincia respectiva, en lugar de la junta con el auditor de la misma. Con respecto á la indicación que hace el auditor de Cádiz, acerca de las atribuciones concedidas á los intendentes de Marina por la Ordenanza de 1748, en lo relativo al juicio de presas, no puede tener aplicación hoy, como el expresado funcionario reconoce, porque los intendentes de Marina no ejercen en el día jurisdicción alguna propia ni delegada, estando limitadas sus atribuciones á lo puramente administrativo; de manera que la Ordenanza de 1748 está derogada en esta parte, no sólo virtualmente, sino también de un modo expreso y terminante, por las de curso y matrículas de 1801 y 1802.—En consideración á lo expuesto, el auditor que suscribe entiende, que V. E. puede servirse resolver, en contestación á la consulta del capitán del departamento de Cádiz, que el tribunal de presas que debe conocer de los juicios referentes á las que haya hecho ó pueda hacer la escuadra del Pacífico, y al cual hace relación la real orden de 5 de febrero último, debe constituirse por la junta económica de aquel departamento con el auditor del mismo.—Lo que de real orden traslado á V. E. para los fines consiguientes, como resultado de dicha consulta.—Dios guarde á V. E. muchos años.—Madrid 24 de abril de 1866.—Zavala.—Señor Comandante general del departamento de Cádiz.

*Parte de presa que deben percibir los pilotos capitanes de faluchos de segunda clase, con lo demás que se expresa con respecto á los tenientes de navío encargados del negociado de guarda-costas en las Secretarías de las Capitanías generales de los departamentos. (1)*

La Junta provisional de gobierno de la Armada, en acuerdo de ayer, ha resuelto la consulta que en carta número 1.698, de 30 de agosto último, elevó V. S. sobre la parte de presa que deben percibir los pilotos capitanes de los faluchos de segunda clase, y si tiene ó no opción á las presas el oficial encargado del negociado de guarda-costas, instituido en esa Capitanía general, en los términos siguientes: los pilotos capitanes de los faluchos de segunda clase, tengan ó no graduación oficial y aun cuando sean de la categoría de primeros, no tienen opción alguna á percibir nada de los dos quintos asignados á la cámara, sino la parte que les corresponda de los tres quintos asignados al equipaje, con arreglo á lo prevenido en el art. 9.º del reglamento de presas de 1.º de julio de 1779 y reales órdenes de 21 de mayo de 1799, 17 de septiembre de 1818 y 28 de agosto de 1846; pues estos pilotos, por desempeñar destinos inferiores á los que corresponden á los oficiales de la Armada, nunca deben ser equiparados á éstos, sino ser considerados meramente como patronos. Respecto á la segunda parte de la consulta, ó sea la que se refiere al teniente de navío de la Armada destinado á la Secretaría de la Capitanía general, con el cargo del negociado de guarda-costas, no ha lugar á ella; pues el decreto de 29 de agosto de 1865, que es el que crea esta plaza, previene en su art. 6.º, que no tendrá más goces que el sueldo de su empleo como desembarcado, por lo cual no tiene opción alguna á percibir nada de las presas.—Lo expreso á V. S., en contestación á la cita-

---

(1). Orden de la Junta provisional de gobierno de la Armada, en 29 de octubre de 1868.

da carta y á la que con el núm. 1.980 remitió V. S. en 25 del actual, sobre el mismo asunto.—Dios guarde á V. S. muchos años.—Madrid 29 de octubre de 1868.—Topete.—Señor Comandante general del departamento de Cartagena.

*Informe del auditor de Marina en la corte, explicando la inteligencia de los artículos 3.º y 4.º de la Ordenanza adicional de presas de 1.º de julio de 1779, sobre transferencia al Estado de una presa marítima. (1)*

Auditoría de Marina de Madrid.—Excmo Sr.:—Dirimidas ya de un modo absoluto y definitivo todas las cuestiones que surgieron del apresamiento del vapor *Tornado*, que se declaró bueno y legítimo por el Consejo de Estado en acuerdo pleno, es asáz sencilla y fácil la adquisición de aquel buque para el servicio de la Marina nacional.

Previsto se halla el caso en los artículos 3.º y 4.º de la Ordenanza de 1.º de julio de 1779, adicional á las generales de la Armada, sobre presas que hiciesen las embarcaciones de esta dependencia, y así es que, observándose cumplidamente aquellos preceptos, queda resuelto el problema.

No es potestativo en los aprehensores del *Tornado* el optar á su arbitrio entre el precio que el Estado le ofrezca por el buque, ó la enajenación de éste en pública subasta, sino que tienen que aceptar forzosamente la cantidad á que ascienda el avalúo que se hubiese practicado con la debida solemnidad, por la junta del respectivo departamento.

Verdad es que, al tenor de lo prescrito en el art. 1.º de la citada Ordenanza, pasan á ser propiedad legítima de los aprehensores, no sólo los bajelos apresados á los enemigos, sino también las armas, municiones de guerra, aparatos, respetos, utensilios ó víveres, así como las pedre-

---

(1) 24 de febrero de 1869.

rias, géneros de oro y plata, mercaderías y demás efectos; pero verdad es asimismo, que, sin modificar esencialmente la ley el texto aludido, ni restringir en lo genérico el derecho que concede sobre la presa á los individuos que la consuman, les sujeta, en su caso, á las condiciones insertas en los mencionados artículos 3.º y 4.º de la propia Ordenanza.

Por manera que, ante los textos explícitos de ella, ni hay alternativa posible de elección para los propietarios de la nave cuando su adquisición conviene al Estado, ni éste, que tiene llana y expedita la senda de poseerla justamente, tiene que fatigarse en discurrir la forma más legal de realizarlo. En tésis general, y colocada la cuestión en el terreno de los principios y disposiciones del derecho común, no háy inconveniente alguno en que el Estado, como individualidad moral, se persone en una subasta, legítimamente representada, á hacer sus proposiciones en concurrencia con los demás particulares que acuden á ella; pero como en el caso presente, además de ser innecesaria y supérflua para su objeto esta solemnidad, podría exponerse á quedarse sin el buque que desea poseer, ó á lograr su adquisición por un precio mucho más subido que el del avalúo que mereció, si por parte de los licitadores se hacían pujas superiores á él, no parece precedente arrostrar semejante eventualidad.

Así que, practicadas, como se hallan las tasaciones, y expresa la conformidad que prestan á ellas los interesados, sólo resta que se instruya á éstos de los designios del Gobierno, y se les entregue el precio á que ascendió el avalúo, para que la transferencia del dominio á que se aspira sea un hecho real y efectivo, investido de todas las solemnidades legales. Así entiende el auditor que suscribe que debe hacerse; pero esto, no obstante, V. E. acordará lo más acertado.

Dios guarde á V. E. muchos años.—Madrid 24 de febrero de 1869.—Excmo. Sr.:—José Mariano Travieso y Jiménez.—Excmo. Sr. Vicepresidente de la Junta provisional de gobierno de la Armada.



*Dictamen del Consejo de Estado en pleno, declarando buena presa el bergantín chileno MARGARITA ADELAIDA, capturado por la goleta VENCEDORA, así como también acerca de la distribución del valor de la presa. (1)*

Excmo. Sr.:—El Consejo ha examinado nuevamente el expediente instruído con motivo del apresamiento del bergantín chileno *Margarita Adelaida*, ejecutado por la goleta de guerra española *Vencedora* en las costas de la República de Chile, de cuyo expediente resulta, que citados los apresados por medio de edictos que se insertaron en el *Boletín oficial* y en la *Gaceta* del Gobierno para que en el término de cuatro meses se presentaran, ante la junta de presas á defenderse y á presentar las pruebas y documentos que creyeran convenientes, según había propuesto el Consejo en su anterior informe de 26 de mayo del año próximo pasado, á pesar de ello no han comparecido el capitán ni los dueños del referido buque, ni otra persona alguna que pudiera creerse con derecho al mismo ó á su cargamento.

Cumplido este requisito, que el Consejo juzgó necesario para la legalidad de la resolución que en este expediente recayese, la junta de presas ha podido hacer, como ya ha hecho, la declaración de buena presa, tanto del bergantín *Margarita Adelaida* como de su cargamento. Y remitidos en su consecuencia todos los antecedentes al Gobierno por el Capitán general del departamento de Cádiz, se ha enviado al Consejo para que proponga á V. E. la resolución que en último grado corresponde, en cumplimiento de lo dispuesto en el párrafo 8.º del art. 45 de la ley orgánica de este Consejo.

Por los documentos hallados á bordo del bergantín apresado, se acredita que navegaba con pabellón chileno, y que la patente de navegación le había sido expedida por el presidente de aquella República; que lo mismo el

---

(1) 7 julio de 1867.

propietario de la nave que los cargadores eran también súbditos; y que el apresamiento tuvo lugar después de la declaración de guerra entre España y la mencionada República.

De tales antecedentes se deduce que la presa es buena y legítima con arreglo á lo dispuesto en nuestra legislación sobre la materia. En efecto: dispone el art. 7.º, título 5.º, tratado 6.º de las Ordenanzas de la Armada de 1748, que toda nave que navegue con patente de príncipe ó estado que estuviese en guerra con España, será buena presa con todos los efectos que á su bordo tuviese, aunque pertenezcan á súbditos españoles, si los embarcaron después de publicada la guerra.

El art. 13 del reglamento de 26 de noviembre de 1864, declaró asimismo legítima la presa de los buques que fuesen propiedad de ciudadanos del estado enemigo, con toda la propiedad enemiga que se encontrase en ellos, siempre que la captura se hiciera también después de la declaración de la guerra.

Y por último, en las reglas 1.ª y 2.ª de la instrucción que para la ejecución del mencionado reglamento dictó el comandante general de la escuadra del Pacífico, se autorizó el apresamiento de todo buque de la República chilena, ya fuese de guerra, corsario ó mercante, en la mar ó en puerto de la misma República, así como de los cargamentos de los mercantes chilenos, á no ser que pertenecieran á súbditos de naciones neutrales.

En consecuencia de las anteriores disposiciones, el Consejo no puede menos de estar conforme con la resolución de la junta de presas del departamento de Cádiz, que obra al folio 142 del expediente instructivo, en cuanto por ella se declara buena presa el bergantín chileno *Margarita Adelaida*, y su cargamento.

Mas no así puede convenir con la opinión de la mencionada corporación, relativa á que el valor en venta de la presa se distribuya entre el Estado Mayor, comandante, oficiales y tripulaciones que componían la escuadra de operaciones en las aguas del Pacífico. Para determi-

narlo así, la junta ha tenido sin duda presentes el artículo 58, tít. 5.º, tratado 6.º de las Ordenanzas de 1748; el 12 de la adicional de 1.º de julio de 1779, y el 10 de la de 20 de junio de 1801, citados por el auditor del departamento en su informe al folio 72 de dicho expediente, pues ciertamente en aquellos artículos se dispone que el producto de las presas se distribuya entre las tripulaciones de todos los bajeles que compongan la escuadra, hayan ó no concurrido al apresamiento.

Pero sin embargo de esto, hay una disposición posterior en la real orden de 30 de diciembre de 1826, la cual, atendida la fecha en que se expidió, tiene fuerza de ley y carácter y eficacia para reformar ó modificar aquellas disposiciones de las Ordenanzas de la Armada.

En esta real orden se prescribe que *nadie* sino los individuos de una misma división *que se hallen á la vista con el buque de su destino*, de aquel que haga la presa, en el acto de verificarlo, son los que deben tener parte en ella. Por lo que no todas las tripulaciones, jefes y oficiales de la escuadra del Pacífico que se encontraban en aquellas costas el día de la captura, deben tener participación en la presa, sino únicamente, con arreglo á la mencionada disposición, los jefes, oficiales y tripulantes que estuvieron con sus buques á la vista de aquel hecho de guerra. Los unos, porque personal y materialmente apresaron; los otros, porque con la ostentación de la fuerza contribuyeron á que la nave enemiga se rindiese.

Posteriormente, en 3 de enero de 1865, se expidió otra real orden, ampliando la anterior, en la cual se concede parte en las presas á los comandantes de las escuadras y á los demás jefes y oficiales que la misma real orden enumera; pero nunca á todos los de las dotaciones de los buques que compongan las escuadras. De manera, que si sólo estuvieron presentes á la captura de la *Margaritha Adelaida* la fragata *Berenguela* y la goleta *Vencedora* que, destacadas de la escuadra con la fragata *Blanca*, bloqueaban los puertos de Caldera y Coquimbo, es evidente que entre los individuos de las tripulaciones de

aquellos dos buques, el comandante de la mencionada escuadra y los demás jefes y oficiales del Estado Mayor que cita la real orden de 3 de enero de 1865, debe repartirse la presa de que se trata, y no entre todos los de la escuadra del Pacífico, que es lo que propone la junta del departamento.

No compete al Consejo, por último, manifestar su opinión respecto á la medida adoptada con el buque apresado, que fué echado á pique por la dificultad de conservarlo, según consta del expediente; pues la conducta del comandante de la escuadra, en este punto, no puede ser juzgada gubernativamente, sino en consejo de guerra, al tenor de lo dispuesto en los artículos 48 y 49, título 5.º, tratado 6.º de las Ordenanzas de 1748.

En vista, pues, de todo, el Consejo entiende:

1.º Que debe confirmarse la resolución de la junta de presas del departamento de Cádiz, en cuanto por ella se declara buena y legítima la presa del bergantín chileno *Margarita Adelaida*.

2.º Que la distribución del producto de esta presa debe hacerse únicamente entre los jefes, oficiales y tripulantes de la fragata *Berenguela* y goleta *Vencedora*, el comandante general de la escuadra y demás jefes y oficiales de su Estado Mayor á que se refiere la real orden de 3 de enero de 1865.

Y 3.º Que en consejo de guerra y no gubernativamente corresponde que se juzgue el hecho relativo á no haberse conservado, sino echado á pique el buque apresado, con arreglo al art. 48 y 49, tít. 5.º, tratado 6.º de las Ordenanzas de 1748.—V. E., sin embargo, acordará lo más acertado.—Madrid 7 de julio de 1869.—Excmo. Señor:—El Presidente, Antonio de los Ríos y Rosas.—El Secretario general, Pedro de Madrazo.—Excmo. Sr. Ministro de Marina.

A continuación reproducimos algunos artículos de la Ordenanza general de la Armada de 1793, sobre la visita, los cuales tienen vigor y fuerza de ley; pues las últimas disposiciones sobre tan interesante cuestión del derecho

internacional marítimo, no afectan ni derogan las consignadas en dichos artículos, que sobre tener el carácter de ley, cuentan además la superior categoría en el orden legal, de formar parte de un cuerpo de doctrina, cual es el de las reales Ordenanzas de la Armada, libro sagrado como las del ejército, de admirable redacción, de grandes previsiones y someramente alterado en algunos detalles propios de la distinta época; pero, que salvando éstas, quedan aquellos hermosos códigos como los más altos inspiradores del honor del soldado.

*Artículos de la Ordenanza general de la Armada de 1793,  
sobre la visita.*

Art. 86. Podrán mis escuadras y bajeles registrar todas las embarcaciones mercantes que encuentren, así de la nación como extranjeras, obligándolas á que presenten sus patentes, listas de equipajes y papeles de sanidad del puerto de salida con que se acredite la potencia á que pertenecen y su legítima navegación, para no embarazarlas ésta, deteniéndolas sólo en el caso de una manifiesta sospecha sobre alguna de las dos circunstancias.

Art. 89. Antes de atracar á las embarcaciones se tomarán á la voz los informes ordinarios, omitiendo el subir á ellas cuando éstos satisfagan según los casos, y especialmente se ha de inquirir si vienen de parajes sospechosos de contagio, en las cuales circunstancias no podrá entrarse en sus bordos sin expreso conocimiento del comandante de la escuadra ó bajel, ó su permiso ya declarado con esta previsión y advertencias oportunas, del modo con que haya de procederse en la visita.

Art. 90. Será siempre prohibido el que suban á la embarcación, cuando no haya el objeto de marinarla, más que el oficial y las dos ó tres personas que pudiese necesitar para el examen de papeles y carga, y el que se haga el más mínimo transbordo de efectos de mis bajeles á los que se registran, ó de éstos á aquéllos, cuyos comandantes me serán responsables si lo tolerasen, sin que val-

ga alegar ignorancia en el cargo que se les probare en el particular, á menos de justificarse una maniobra criminal del oficial de guardia, practicada furtivamente en horas de preciso descanso del comandante para impedirle su conocimiento.

Art. 100. No permitirán los comandantes de mis bajeles, que los comandantes militares, justicias locales ni otra jurisdicción de los puertos de potencias extranjeras en que se hallen, ejecuten en sus bordos reconocimiento alguno en busca de desertores ú otros fugitivos, ó con otro cualquier pretexto. Oficiarán en tales incidentes con el nervio, celo y prudencia que exige el decoro de mi bandera, acordando lo que fuere conforme á él; y en caso de que no obstante se intente violencia, la rechazarán como corresponde al honor de mis armas.

Art. 120. Si bien los reconocimientos de las embarcaciones en la mar deben hacerse por regla general enviando á ellas el bote el buque de guerra, ha de practicarse así precisamente, y no al contrario, cuando se hiciese necesario parlamentar con mis correos, y examinar sus papeles para cerciorarse de que lo son, ó por circunstancias que pidan adquirir fundadas noticias del estado de las ocurrencias en los puertos y mares de su salida, y de lo que les hubiese acaecido en la navegación, á menos de que no pueda verificarse por descabro de los botes del bajel de guerra.

---

# COSTAS

---

*Pour assurer complètement la sécurité des frontières maritimes d'un grand pays, trois systèmes de défense sont nécessaires. Au large, en première ligne, la flotte de combat pour combattre contre les forces navales ennemies, dominer la mer et transporter le théâtre de la guerre loin des côtes que cette flotte a pour mission de protéger. En second ligne, les forts et batteries sur le littoral, les torpilles dans le pas, les torpilleurs et les navires garde-côtes dans les rades et les ports pour les défendre et s'opposer aux débarquements. En fin, en troisième ligne les corps de troupes réunis sur des points stratégiques dans les grands ports ou en arrière du littoral pour se porter rapidement au-devant de l'ennemi qui tenterait de débarquer, l'arrêter s'il a réussi, le combattre et le jeter à la mer.*

ALMIRANTE BOURGOIS.

Las operaciones que pueden determinar el objetivo de una escuadra en país enemigo son, principalmente: el bloqueo, el bombardeo y el desembarco.

Para conjurar el primero de aquellos peligros sirven los puertos de refugio, al objeto de que la escuadra que fuese batida encuentre en ellos la debida protección.

Los puertos de refugio no se improvisan; es preciso contar en primer término, como factor importante é imprescindible, con la topografía del terreno. Cumplirá con tales condiciones una ría baja, rada ó ensenada cuya entrada pueda barreararse ó esté completamente batida por los fuegos de las defensas, para impedir que el enemigo penetre en ella. La plaza y bahía de tales puertos ha de encontrarse lo bastante retirada de dicha entrada, para

que los buques de la escuadra agresora no puedan hacer llegar sus fuegos hasta aquel retiro, cuyas condiciones también permiten el establecimiento de los arsenales, evitándose así el temor de que sean destruidos ó se inutilicen sus necesarios servicios por los fuegos del adversario. Esto proporciona á la vez la ventaja de economizar los puertos de refugio, que no es preciso contarlos hoy tan frecuentes como en pasadas épocas, por la rapidez que presta el vapor á la navegación; sirva de ejemplo el saber que los 1.150 kilómetros que aproximadamente cuenta de desarrollo nuestra costa del Mediterráneo, se recorre en algo más de 48 horas.

Para conjurar el peligro del bombardeo y los desembarcos, no hay otro medio más eficaz que fortificar los puntos más importantes, cuyas defensas, en combinación con los elementos móviles marítimos, contribuirán á evitar la ocasión de ataque, ya que no la impidan á veces en absoluto.

Para evitar la diseminación de fuerzas y atender á los extremos indicados, juntamente con la defensa de poblaciones comerciales, hay la ventaja de que los alicientes del adversario coinciden para los mismos lugares, pues, generalmente, un ejército de desembarco pretende hacerlo en sitio donde tal esfuerzo le prometa apoderarse de una plaza de considerable importancia, que son precisamente las que el Estado procura siempre fortificar. La vigilancia y los poderosos medios de defensa exterior á la fortificación, son los elementos que seguramente han de impedir la aproximación inopinada de una escuadra ante lugar importante de la costa, de aquellos que ligeramente dejamos indicados.

Las comunicaciones bien organizadas con el interior completan eficazmente la defensa de las costas, y al efecto, dichas comunicaciones se mantendrán por medio de alguna línea férrea paralela al litoral, mediante la precaución de que no corra su trazado por alguna playa ó parte descubierta al enemigo, por donde pudiera ser atacada é interrumpida. Esta línea estará unida á otras di-



rigidas al interior, para disponer la conducción de tropas á los puntos que fuere necesario en virtud de las circunstancias, cuyas tropas deberán hallarse distribuídas por divisiones ó brigadas en las poblaciones inmediatas al litoral, para acudir á rechazar oportunamente al enemigo en caso de algún desembarco intentado.

Esa disposición de fuerzas facilita la concentración, prestándola más rapidez para acudir de distintos puntos al de peligro ó de mayor necesidad para atender á la defensa.

En tales casos, todos los medios deben ponerse en juego en persecución del éxito. Así, pues, recibida la noticia de desembarco, que han de dar por semáforos ó palomas mensajeras los cruceros guardacostas, y que puede y debe recibirse cuatro ó cinco horas antes de intentarlo, habrá el tiempo necesario para que á las dos ó tres horas estén dispuestos los primeros trenes que han de conducir tropas, y con una velocidad media de 40 kilómetros por hora, hallándose cada dos núcleos á distancia unos de otros de 200 kilómetros y las reservas á 150, tres horas bastarán para el transporte, lo que arroja una suma de tiempo empleado de 5 á 6 horas, menos aún del que el invasor necesita para su desembarco, amén de las ventajas con que cuenta el defensor por el aviso oportuno, dado que estén perfectamente organizados los servicios de vigilancia. Si á esto se une la misma precisión en los transportes, podrá presentarse á tiempo el defensor de impedir la acción del contrario.

En el caso de sufrir retraso tales medios de comunicación, no debe vacilarse en atacar al enemigo, aprovechando la natural confusión que en aquellos momentos ha de reinar en los expedicionarios llegados á país desconocido y con la desconfianza y recelo que proporciona no hallarse en el propio y desconocer los peligros que le amenazan.

Si el retraso fuera tan considerable que el invasor hubiera tenido tiempo de organizarse y preparar el avance, aún queda el recurso de oponerse á su marcha, tomando

posición en el camino que aquél ha de seguir ó cortar sus comunicaciones, mucho más contando con fuerzas de refresco, que han de proporcionar al defensor los refuerzos, que sucesivamente se dirijan en dirección del punto atacado.

Conviene dominar en las islas próximas á la costa, evitando así que sirvan al adversario de base de operaciones de su escuadra, al propio tiempo que son puntos de refugio de los defensores, y desde ellos podrán ser batidos de revés los lugares que atacuen el litoral.

Von Scheliha (1) recomienda se fortifiquen los puntos de reconocida importancia, á fin de que sean capaces de la mayor resistencia, abandonando cualquiera otra posición que sólo sea de importancia secundaria.

La misma consideración que preside á la defensa de las fronteras en cuanto se dirige á evitar la diseminación de fuerzas, ha de presidir en la defensa del litoral marítimo. En efecto, la defensa de las costas, con ser de suyo muy importante, no aconseja se prodiguen las fortificaciones, procurando emplear éstas con aquella discreción que ha de dar por resultado guarnecer la zona marítima con la mayor economía de obras que, sobre traer grandes sacrificios al Estado, distraerá las tropas en su guarnecimiento, consiguiendo hacerse débil en todas partes y no ser fuerte en ninguna de ellas.

El objetivo mediato de la defensa de las costas constituye la garantía de la integridad del territorio; el objetivo inmediato es alejar de ellas el peligro del ataque, y esto se consigue con el respeto que puedan infundir en el agresor los medios de combate combinados, los distintos recursos que puedan reunirse para alejar de aquéllas los elementos que pudiera emplear el adversario, el cual necesita forzosamente aproximarse para hacer sentir su acción en los defensores. A evitar esa aproximación tienen cuantos resortes pueden ponerse en juego por parte

---

(1) *Defensa de las costas.*

del Estado, que hace emplear así sus provisiones hechas con la oportunidad y eficacia que aconsejan la experiencia y una competente y entendida dirección.

El adelanto de la ciencia de la guerra ha llevado al ejército, como á la marina, progresos gigantescos que es preciso tener en cuenta, para prevenir y considerar los poderosos elementos de combate que una y otra pueden desarrollar. El mismo sistema de combate ha variado esencialmente, y es necesario disponer el plan cual lo exigen los adelantos modernos, adaptándolo al modo de combatir en la actualidad.

Así como la caballería cubre el frente de un ejército de operaciones, extendiendo esa red de exploración, preciosa é imprescindible, que á la vez encubre los planes del ejército de que forma parte y descubre los del enemigo, así es de igual modo indispensable á la defensa de las costas el buque de guerra, que á la par explora los movimientos de la escuadra enemiga, oculta las baterías de tierra hasta el momento oportuno que debilita, cansa y quebranta al adversario, é infunde la necesaria confianza á las defensas del litoral, reservándolas para conservar su virilidad, su energía, sus medios de acción ante la proximidad del contrario, si esto tuviese lugar.

En general, los elementos marítimos de defensa de costas pueden ser fijos ó móviles. Los fijos comprenden las baterías flotantes, los torpedos, las barreras; pero dichos elementos tienen una aplicación concreta y especial: tal es la defensa de la entrada del puerto situado en el fondo de una rada, un canal ó un paso estrecho que sea preciso atravesar para llegar á un lugar de refugio.

En la parte recta de la costa no tienen eficacia ni aun siquiera aplicación tales obstáculos pasivos, pues con esos elementos no se evitaría un bombardeo.

Las baterías flotantes, sobre su precio considerable, presentan otros inconvenientes, como son la dudosa precisión de sus fuegos y lo expuestas que están á la acción del enemigo, no sólo empleando la artillería, sino el torpedo y el espolón de sus buques; en grandes profundida-

des es difícil fondearlas y no dominan, por otra parte, como las baterías de costa, el puente de los barcos enemigos para batirles. Deben, por lo tanto, solamente emplearse cuando los fuegos de la costa no alcancen á defender un paso importante y no haya islotes ó bajos donde emplazar baterías fijas.

Los elementos móviles están más al alcance de una nación que no cuente con grandes recursos en su armada.

Dichos elementos los constituyen los cruceros rápidos y los torpederos. Los primeros han de ser buques cuya velocidad compita con la de los segundos, y tienen por principal misión explorar constantemente las inmediaciones de la costa, espiar todo movimiento del enemigo, ejerciendo gran vigilancia, y apoderarse de cualquier embarcación del adversario, evitando el combate y esquivando su persecución; pues al objeto de la lucha están destinados los acorazados, verdaderos barcos de batalla, que deben aprovechar los momentos oportunos para marchar contra la escuadra enemiga y atacarla, procurando batirla en detalle para mayores probabilidades de éxito.

Los cruceros, por su proximidad á la costa, pueden desarrollar la mayor audacia y tienen ventajas considerables sobre el contrario, bien porque en momento crítico quedarán protegidos por las baterías de tierra, bien porque en caso de avería tienen facilidad de repararla, lo que no ocurre á los buques de la escuadra enemiga.

Es de importancia que las comunicaciones se mantengan constantemente con la posición de tierra por medio de los recursos que la ciencia facilita hoy día. Los semáforos, la luz eléctrica de noche y las palomas mensajeras ofrecen recursos para tener en tierra constantemente noticias de los movimientos de la escuadra agresora.

Los destroyers, como barcos de pequeño calado y tonelaje, están destinados generalmente á la defensa local y deben contar gran velocidad.

Su acción es de consecuencias terribles para el adversario, pues su principal misión consiste en atacar á los

buques enemigos que se aproximen á la costa aprovechando la niebla, la obscuridad de la noche ó cualquiera otra ocasión propicia á la sorpresa. Deben preferir para su ataque, elegir si posible fuera, los mejores buques enemigos, y contar con suficiente rapidez, tanto para el ataque como para la huida después de conseguido el resultado de aquél, pues sus pequeñas proporciones no les permiten la lucha con los grandes buques de combate; bastante riesgo corren en sus maniobras, que revisten considerable gravedad y gran temeridad en la tripulación, sobre todo en el comandante del pequeño barco.

El efecto moral que estos barcos producen en la escuadra enemiga, por fuerte que ésta sea, es de un pánico verdaderamente fundado, pues no puede dejar de inspirar un terror profundo el temor de encontrarse un barco de 400 ó 500 tripulantes con una vía de agua que no tiene remedio, perdido irremisiblemente y á muchas leguas de un puerto amigo de refugio donde remediar sus averías, en el caso de que dieran tiempo los terribles efectos del torpedo á evitar la catástrofe.

Los torpederos se agrupan en pequeñas escuadrillas, que guarnecen los puertos de considerable importancia estratégica, y en unión de los cruceros protegen y cubren los movimientos de los grandes acorazados.

El *bloqueo*, sinónimo de *sitio*, militarmente hablando, es la operación de guerra que tiene por objeto impedir toda comunicación exterior con determinada costa, rada ó plaza del enemigo, y como fin, someter al contrario por rendición absoluta ó capitulación condicional, reconociendo así la superioridad del agresor.

Para que el bloqueo exista real y positivamente, ha de ser efectivo; esto es, ha de establecer la completa y absoluta incomunicación, para lo cual se necesita que el número de buques de guerra que lo mantienen, dominen perfectamente el mar que se extiende ante la costa bloqueada y logren de tal manera impedir el acceso á dicha costa, imposibilitando la salida y entrada de buques en el puerto objeto del bloqueo. No basta la intención de

establecerlo, aunque se notifique á las naciones neutrales que queda establecido, pues no hay obligación de respetarlo y considerarlo como tal mientras no se demuestre que existe realmente. El paso más ó menos frecuente por entre los buques bloqueadores anula el bloqueo.

Las circunstancias esenciales que deben considerarse en el bloqueo son tres: *límites, formalidades y consecuencias.*

Los límites son de *lugar, de tiempo* y de *efecto*. Con respecto al *lugar*, se exceptúan del bloqueo:

El canal, paso ó estrecho que comunica con un mar libre, aunque las dos orillas pertenezcan al enemigo.

Las embocaduras de los ríos que riegan territorios neutrales.

El *tiempo*, queda determinado por la presencia de los buques enemigos. Si á causa de la tempestad, falta de víveres ó algun otro motivo se retiran de las aguas del bloqueo, éste cesa, pudiendo los barcos mercantes, en dicho intervalo y sin que basten las leyes, continuar sus operaciones, entrando y saliendo del puerto bloqueado.

Los *efectos* tienden á impedir toda comunicación con dicho puerto, y en su consecuencia, el barco que lo pretenda será intimado á detener su marcha, y en caso de resistir, será perseguido por los que sostienen el bloqueo, y apresado ó destruído por la artillería de aquéllos siempre que persista en su huída, desatendiendo el mandato de los que son dueños temporales de las aguas en que navegan, no concretándose, en caso de ser apresado, la intervención al contrabando de guerra, sino á toda clase de mercaderías, quedando confiscado buque y cargamento, cualquiera que éste sea.

El buque neutral que se hallaba en el puerto antes de la declaración del bloqueo, puede salir con cargamento del puerto bloqueado, aunque aquél pertenezca al enemigo, aplicándose el principio de que el pabellón cubre la mercancía.

A pesar de la notificación oficial del bloqueo, no puede ser confiscado buque neutral que no haya sido notifi-

cado personalmente, á menos de no violar las leyes, lo cual resultará si intenta la entrada ó salida del puerto bloqueado después de establecido el bloqueo.

Generalmente, para pretender el desembarco ha de preceder el bombardeo, y antes de efectuar cualquiera de las dos operaciones indicadas, ha de intentarse el bloqueo, tras del que hará todos los esfuerzos imaginables el adversario siempre que observe un plan ordenado de ataque.

El objeto del bloqueo es el de privar de recursos á la plaza ante la cual se establece, ó perjudicar al comercio, haciendo sentir los efectos de tal perjuicio á las poblaciones en particular y al Estado en definitiva.

Para hacer eficaz el bloqueo, precisase como cualidad indispensable una considerable superioridad marítima y haber rendido completamente á la escuadra que defiende el lugar bloqueado; pues de conservar sus barcos podrán éstos rebasar la línea del sitiador, haciendo ilusoria la incomunicación que pretende establecer la escuadra enemiga.

Esta escuadra necesitará además un puerto de refugio y lugares inmediatos para reponerse de víveres y carbón; pues el derecho internacional no reconoce hoy el bloqueo, á pesar de ser oficialmente declarado, sino en el caso de contar con elementos bastantes para hacerle completamente efectivo.

Todo en la guerra se hace factible, pero las teorías del derecho de gentes sustentan la especie de no admitirse el bombardeo contra una ciudad indefensa; y, aunque este principio se violara, no hay relación entre el daño probable causado y el gasto seguro que ocasiona al agresor el material empleado en la operación, sin contar la distracción de sus barcos, que puede ofrecer debilidad positiva á la escuadra en otro lugar donde el combate naval pudiera requerir la presencia de aquéllos.

Contra los arsenales ó depósitos navales, astilleros y establecimientos análogos puede causar el bombardeo daños de verdadera importancia para la defensa nacional,

por lo que anteriormente recomendamos que dichos establecimientos procuren sostenerse en lugares al abrigo del fácil ataque de la escuadra enemiga.

En cuanto al desembarco, ya dejamos indicado lo difícil de la operación, y añadiremos, que si bien la infantería puede en tiempo más breve efectuarle, no sucede lo mismo con la caballería y artillería, que necesitan disposiciones especiales, aparatos y tiempo bastante para llevar á cabo la salida de los buques y la preparación en tierra antes de estar en condiciones de acometer ó de organizar una defensa ordenada en caso de ataque.

Es el desembarco de invasión en país enemigo, la operación militar más difícil, no tan sólo por el hecho de echar á tierra las tropas que lo intentan, sino por lo que significa la conducción de las mismas, pues aparte de la consiguiente escolta de buques de guerra necesaria para convoyar los buques transportes, la capacidad de éstos no es asunto secundario.

El tonelaje necesario para el servicio de transportes marítimos, según algunos tratadistas militares norteamericanos, se calcula comprendido entre 7 y 10 toneladas para cada jinete con su caballo, y entre 2 y 2  $\frac{1}{3}$  para cada infante, incluyendo las armas y provisiones.

Otros autores consideran necesaria una tonelada de buque por hombre y día; dos toneladas para tres días, y tres para una travesía de mayor duración.

En su expedición á Egipto, Napoleón embarcó un ejército de 40.000 hombres, con artillería, caballos, provisiones é impedimenta de todas clases, en una flota de 400 buques.

En 1853 fueron necesarios 355 buques, incluso algunos de guerra, para transportar 60.000 hombres desde Varna á Crimea.

En 1882 necesitaron los ingleses 68 vapores para transportar á Egipto 23.550 hombres y 5.000 caballos.

Los japoneses condujeron á China 43.000 hombres, 8.000 caballos y provisiones para seis semanas, en 74 vapores.



Con estos datos contrasta notablemente, el que durante las últimas maniobras rusas, embarcaran 16.000 hombres y un pequeño cuerpo de caballería, en siete transportes.

Un convoy de tropas de la importancia que exige un desembarco, no puede ser abandonado á la suerte, sin el amparo de una fuerte escolta de acorazados ó cruceròs protegidos, que pueda defenderlas de una acometida de la escuadra enemiga ó de los restos de aquélla, si previamente, como aconseja la estrategia, hubiere sido batida.

La condición de los mares que tiene que atravesar el convoy, la época en que el transporte se haga, teniendo en cuenta el tiempo reinante durante la navegación, los víveres suficientes para la travesía y reserva extraordinaria en previsión de las contingencias que puedan ocurrir, son datos todos que entran en el problema de esta clase de expediciones.

En cuanto al hecho del desembarco, bien es verdad que la elección de lugar y la forma en que aquél tenga efecto, pertenece á la indiscutible iniciativa de los invasores; pero también es cierto que el país enemigo ofrece peligros ignorados, á los que corre con cierta ceguera el agresor.

Y no está seguramente toda la iniciativa de parte del que ataca, queda mucho reservado al que se prepara á la defensa, y en ella puede escudar sus planes ofensivos, de fatales consecuencias para la imprudencia del ejército que no puede conocer aquellos planes con la misma precisión que el ejército de tierra conoce, por los movimientos de las naves, los propósitos del que ha de lanzar sus tropas en la costa.

Además, el invasor no puede contar con las sucesivas reservas y tropas de refresco que el ejército de tierra. La concurrencia de fuerzas puede muy bien encontrarse sobre el lugar de desembarco una vez iniciado aquél. Las comunicaciones pueden facilitar la llegada de nuevos refuerzos, la afluencia de mayores elementos de combate, con-

tra todos los que tendrá que luchar sucesivamente el agresor, al que puede serle cortada la retirada, quedando en situación comprometida y sin el inmediato auxilio de otros contingentes cuyo desembarco no puede ser tan frecuente y rápido.

Es elemental que se procure la dominación de una plaza y aquélla sea la base de las operaciones terrestres y lugar seguro de retirada para el ejército invasor; pero esto representa ejércitos considerables distraídos en tales operaciones para establecer un completo escalonamiento al interior á fin de evitar los peligros de un movimiento envolvente ó un ataque á la retaguardia del ejército, que quebrantaría su fuerza moral y le detendría en un movimiento de avance, obligándole á modificar sus planes ó desistir de una operación tan peligrosa y arriesgada con pocas probabilidades de éxito.

\*  
\* \*

En las costas hay que atender á un poderoso artillado para competir con alguna fortuna con el de las máquinas flotantes de guerra. En la competencia de los fuegos llevan una mayor ventaja los del mar, por ofrecérseles en extensa línea la costa, mientras que á los de tierra presenta un pequeño é inseguro blanco las naves de la escuadra enemiga.

Es preciso tener en cuenta que no excediendo el horizonte sensible de poco más de 6.000 metros, los disparos no pueden tener efecto á mayor distancia, donde la curvatura que ofrece la forma esférica del globo hace perder el punto visual. Por el contrario, los proyectiles de los buques, lanzados con la potente artillería de los grandes acorazados desde una distancia mayor que la indicada, caerán tras la línea de la costa, tierra adentro, y podrán hacer ó no el estrago que se propone el bombardeo, pero al menos hay la seguridad más probable de que entran en el terreno enemigo y la posibilidad de causar daño.

Como esta diferencia no puede combatirse por opo-

nerse á ello causas tan poderosas que el hombre no tiene medios á su alcance para combatirlas, hay que contar con que el adversario hará tanto más seguros sus fuegos y más eficaces cuanto más se aproxime relativamente á la costa, y por lo tanto, quedará más á tiro de las baterías de tierra y en más ocasión de ponerle fuera de combate.

Significa é influye mucho, pues, en la defensa, el mejor artillado de las costas, y á este fin tienden los esfuerzos de todas las naciones para alejar el peligro ó prepararse á rechazarlo.

En Douvres, puerto de Inglaterra, cuya importancia capital estriba en ser el más próximo á Francia, se están construyendo tres grandes fuertes dotados de cañones de tiro rápido, cuyas obras completarán la defensa del puerto.

En Dutch Island, costa Norte de los Estados Unidos, cuyas obras comprenden la entrada oriental de la bahía de Narragansett, se han colocado recientemente montajes de cañones de 25 centímetros, y en el fuerte Adams, costas del Sur de dicho territorio, se harán emplazamientos de poderosa artillería.

El gobierno británico está modernizando con toda actividad las fortificaciones del Peñón de Gibraltar, y pasa de 5.000 el número de obreros españoles que atraviesan diariamente la línea para ocuparse en dichos trabajos. Se están emplazando muchas piezas de artillería de grueso calibre y se construye un gran dique, con objeto de proporcionar refugio seguro á una escuadra que se guarezca en dicho puerto.

En tal concepto, no se perdonan sacrificios para crear en las aguas del malhadado Peñón, un puerto, dársenas y almacenes para atender al aprovisionamiento de naves y á su reparación y pertrecho cuando sea necesario. Es además el depósito de repuesto para las escuadras británicas. Es también la base obligada de operaciones en la región occidental del Mediterráneo y el punto de escala en la embocadura del Estrecho y para el camino de las Indias por el Canal de Suez.

Son importantes los datos de Gibraltar que publica *Le Temps*, de París, que reproducimos á continuación:

«He podido visitar, dice, las célebres galerías centenarias que los ingleses han abierto, á todo gasto, en el espesor del Peñón; dominando la rada de Algeciras y la estrecha boca del territorio neutral que separa á España de la fortaleza británica, toman aire y luz por innumerables aberturas armadas de cañones de modelo más ó menos moderno. Es una excursión fatigosa y de interés escaso.

Más curioso sería un paseo alrededor del Peñón, de esta inmensa roca que mide cerca de 4.000 metros de extensión por 250 de ancho y 420 de altura media; pero la ascensión está rigurosamente prohibida á los profanos, los cuales deben limitar su curiosidad á la contemplación del vertiginoso acantilado que dá frente á España, se prolonga del lado del Mediterráneo hasta la Caleta, pequeña aldea de pescadores, y por la parte occidental comprendida entre la Puerta del Mar y el barrio inglés de la Punta de Europa. Ni aun dejan visitar las interesantes grutas de San Miguel, situadas en el extremo meridional del Peñón, donde 500 soldados de ingenieros, con exclusión de obreros indígenas, ejecutan en estos momentos grandes trabajos de defensa; unos 20 mineros, traídos de las provincias vascas, son los únicos que en aquéllas toman parte, y por uno de ellos he sabido que el jefe del almirantazgo, M. Goschen, hizo el domingo la inauguración de una galería nueva; la recorrió á caballo desde la Caleta hasta el barrio de Rusia.

Las fortificaciones se extienden del Norte al Sur de la roca, y tienen 800 piczas, cruzando sus fuegos sobre toda la rada y el litoral español; las baterías bajas están unidas á los pisos superiores por cortinas verticales; las baterías altas son de dos clases: las unas cubiertas, las otras en barbata: comunican entre sí por caminos cubiertos, con plazas de armas, almacenes, polvorines, depósitos de aguas escaleras, ventiladores, etc. Al Norte, en la parte más elevada del Peñón, se encuentra la batería Black

Month, y al Sur la del Achó, armada de 12 piezas de 60 toneladas y adonde acaba de ser transportado el cañón de 100 que amenazaba antes á Algeciras.

Las baterías rasantes, armadas de cañones de 30 á 40 toneladas, se extienden desde el muelle de la Puerta de Mar hasta la Punta de Europa; las del Norte cubren con sus fuegos la costa española hasta la desembocadura del Guadarranque; las del centro baten á Algeciras y la parte del litoral español comprendido entre Palmones y la Punta de Santa García; las del Sur están dirigidas contra la ensenada de Getares y Punta Carnero; y en fin, la última serie, que protege la punta de Europa del lado del Mediterráneo, contiene una última pieza de 100 toneladas. Un ancho foso, fácilmente inundable, un bulevar y glacis con minas separan á Gibraltar del resto de España; estas obras están protegidas por pequeñas piezas de tiro rápido y por baterías más importantes á barbata ó en casamatas, construídas sobre el flanco del Peñón.

Trabájase mucho en estos momentos: los artilleros reemplazan en Punta Europa el cañón de 100 toneladas por una enorme pieza que se carga por la boca y pesa 120 toneladas.

Este trabajo se ha retrasado; á causa de una mala maniobra el cañón cayó en la batería, en la que ha causado desperfectos: es preciso, pues, levantarlo, lo que parece laborioso sin una potente grúa.

Los ingenieros destruyen la pequeña meseta de San Jorge, donde el general O'Haza quería hacer construir una torre bastante elevada para dominar la rada del Trocadero y ver lo que ocurría en la Carraca (?). Este proyecto desatinado, fué desaprobado por el gobierno, y los gastos que debían ser ya considerables, quedaron por cuenta del infortunado general, que quedó así arruinado: allí los ingenieros instalaron una batería de cúpula, altamente formidable, que hace supérfluos los trabajos gigantescos de Punta Europa.

¿Qué hará, pues, la artillería de todos estos cañones,

de estos polvorines enormes, de esos almacenes, de esas espaciosas cisternas, de esas montañas de balas y granadas de todos los calibres que hay acumulado en ese punto?

¿En qué van á emplearse esas 4.000 mulas que contienen las cuadras, puesto que no pueden ascender á esas alturas?

Plaza tan extremadamente sostenida y tan poderosamente fortificada podría sin embargo anularse, siempre que haya un propósito firme de realizarlo.

En efecto, la situación de Sierra Carbonera hace que ésta domine completamente la desembocadura de Gibraltar por el istmo que se une á tierra firme, y desde sus crestas se enfila con toda eficacia las calles y murallas de la plaza inglesa.

No es preciso fortificar; artillando sencillamente aquella posición tan estratégica por excelencia, podrán nuestros buques fondear en la bahía de Algeciras, base de operaciones del Estrecho.

Esto bastará en principio para que se nos guarde en el poder británico el respeto que merece nuestra tradición; después.... hay plazas en ambos continentes de gran importancia estratégica, á las que basta dedicar nuestra atención, en cuanto á su artillado, para completar sólidamente la obra que comencemos en Sierra Carbonera.

Mientras no se realicen estos trabajos, nuestra base de operaciones marítimas en el Estrecho es Ceuta, ciudad que también es base de las operaciones terrestres hacia el interior del Mohgreb.

Las inapreciables condiciones de estas plazas y la de Tarifa nos obligan á pensar en la situación tan ventajosa que podemos ocupar en el Estrecho mediante una voluntad decidida y algún necesario sacrificio.

De esa actitud y de esa voluntad depende nuestra completa dominación en las aguas del Estrecho, á que tenemos perfecto derecho y estamos en condiciones de poder hacer completamente nuestro.

La extensa ría de Tánger ofrece á nuestros barcos un

buen fondeadero, mejor sin duda que el de la bahía de Ceuta.

La influencia que, entre las naciones de Europa, puede darnos el predominio en las aguas que unen los dos mares entre el Norte de Africa y el Sur de España, es parte muy importante de la vida exterior de nuestra nación y contribuye poderosamente á su mayor prestigio en la significación internacional á que debe aspirar; á menos que punibles descuidos ó graves errores no la conduzcan á la ruina y el total descrédito.

Hoy, que el valor personal cada día queda más postergado ante los poderosos elementos que el progreso ha llevado á la ciencia de la guerra, es preciso dotar á los puntos estratégicos de las costas de potente artillería; pues sin ella, la entrada de los puertos quedará á merced de un enemigo, que puede fundar su audacia en la impunidad de ser batido con eficacia, y puede llevar su osadía al extremo de intentar y hasta consumar una sorpresa, confiado en que los medios ofensivos son tan *tibios* y *débiles* que fácilmente ha de dominarlos, mucho más cuando la escasez de recursos, la imprevisión, ó todo esto reunido, ha dejado sin una completa defensa aquellos puntos que pueden ser objeto del ataque, y el mayor desamparo ofrezca el más cómodo acceso al adversario.

Todo esto exige la preparación en paz para la guerra, y echa por el suelo las utopías y sueños fantásticos y funestos del *desarme universal*, los *presupuestos de la paz* y otras especies, que causan grave daño á la sólida, hermosa y viril organización de un ejército, y restan al poder del Estado las fuerzas en que se ampara y por la que se conserva la existencia de la nación.

\*  
\* \*

Empezando por el Norte y siguiendo el litoral del Cantábrico, podemos dividir en tres secciones aquellos agrestes confines, cuyo acantilado y violenta escarpa es á veces felizmente interrumpido por la naturaleza, ofrecien-

do dulces remansos de tranquilas aguas, defendidos del agitado y turbulento mar por la continuación de las mismas rocas, que levantan poderosa muralla contra un oleaje incesante y fiero y en extremo peligroso.

La primera sección puede comprender desde la desembocadura del río Miño hasta el cabo de Finisterre, en orientación Sur á Norte, en cuya extensión de 65 millas se hace muy difícil la navegación costera, pues la situación de la línea de tierra frente á Occidente la hace ser combatida por vientos del tercero y cuarto cuadrantes, que antes de chocar en aquellas rocas, recorren una inmensa extensión del mar sin obstáculos que detengan su progresiva velocidad, que desarrolla una fuerza avasalladora. Inmensas quebraduras, que presentan aquellas monstruosas murallas del mar, dan paso á extensas rías bajas, cual son los hermosos puertos de Vigo, Pontevedra, Noya, Arosa y aun Corcubión, que si no tan buen fondeadero como los anteriores, ofrece, sin embargo, como ellos, seguro abrigo á los barcos que llegan á aquellas costas.

Estas constituyen una posición estratégica de primer orden, y al propio tiempo son el lugar obligado del teatro de las guerras marítimas en aquellas regiones. Lo son, porque están situadas en el derrotero que sigue el comercio general del Norte de Europa con el Mediterráneo, Africa y el continente americano, y están provistas de magníficos puertos contra los temporales, mientras que las costas inmediatas carecen de ellos, lo que las hace impropias para la guerra de escuadras, y solamente el corso, contra el comercio de Gijón, Santander y Bilbao, las obliga á clasificar estratégicamente como objetivo secundario.

Así, la primera sección de la costa que examinamos debe tener determinada su base de operaciones para la escuadra, y la causa de esta necesaria previsión es evitar que aquella tenga que doblar el cabo de Finisterre en circunstancias en que no convendría exponer á los riesgos de la difícil navegación elementos necesarios al combate.

Lo imprescindible de esa base no será objeto de duda,



y su elección tampoco podrá vacilar entre distintas opiniones, pues allí no hay más que una única aprovechable y de excelente aplicación, aunque sólo tenga el carácter de eventual para aquel trozo de costa; ésta es la ría de Vigo, la mejor de todas las rías bajas de Galicia, por su gran capacidad, la limpieza de sus fondos, y muy especialmente porque sus desembocaduras al Norte y Sur de las Cíes, dan facilidad para abordarla con todos los vientos, y al propio tiempo, las angosturas interiores del Molino y Raude, sobre todo Molino-Borneira, ofrecen preciosísima defensa, puesto que en aquella parte puede ser cerrado el puerto.

No basta, sin embargo, confiar en esta medida; es preciso cuidar que las obras de defensa, además de impedir que los buques enemigos puedan tomar abrigo en la bahía exterior, tengan dirigidos sus fuegos hacia las bocas para alejar á aquéllos, y que los de nuestra escuadra puedan salir por los canales del puerto, impidiendo dichas defensas que los contrarios les cierren la salida, como ocurriría sin aquella justa previsión.

Es también de urgente necesidad, y no hay que echarlo en olvido, que para utilizar estratégicamente esa base, es preciso inutilizar para el adversario los hermosos fondeaderos que ofrecen la ría de Pontevedra y la ensenada de Bayona, con objeto de prevenir el caso del bloqueo que pudiera establecerse á la ría de Vigo, siempre que en aquellos puertos pudieran tener entrada los buques de la escuadra enemiga, y asimismo debe procurarse evitar el desembarco por las costas para atacar por el interior la población del puerto donde está situada la base de operaciones marítimas, que además, como plaza militar terrestre, es también de la mayor importancia.

Para completar el ligero bosquejo estratégico de esta costa, réstanos significar la necesidad de oponerse á que la escuadra enemiga pueda fondear en Barraña, La Puebla, Villagarcía ó Santa Engracia, pues de esta manera podrá combatirse el peligro que ofrece el puerto de Arosa, donde es imposible, por la considerable anchura de

su boca en los canales de la Isla Salvora, impedir la entrada de los buques que se propongan llegar á las otras angosturas interiores, formadas con las costas de la isla que da nombre á aquella ría, donde también conviene atender á un desembarco en el fondo de dicha ría, que tiene directamente comunicaciones por ferrocarril y carretera con Pontevedra, Santiago y la importante posición militar y marítima de Vigo.

En cuanto á las otras rías bajas de Noya y Corcubión, que no están enlazadas por tan buenas comunicaciones como la anterior con el resto del territorio, y que están enclavadas en el promontorio del cabo, bastará inutilizarlas en sus fondeaderos.

Siendo esta costa que hemos examinado la más accesible y vulnerable de todas las que limitan á España por aquella parte, desde la frontera de Francia á la frontera portuguesa, gran ventaja es que una extensión, relativamente corta, puesta en condiciones de defensa, tal como indicamos, baste para tener la seguridad de que todo peligro será felizmente alejado, acudiendo con oportunidad, saludable hoy, á prevenir los males que mañana pudiera ser demasiado tarde para darles un eficaz remedio, pues la voluntad, el patriotismo y la fé, por grandes que sean, no pueden improvisar en un instante lo que debe estar preparado para utilizarlo cuando convenga.

\*  
\* \*

De cara al NO., y combatida por los temporales del cuarto cuadrante, se presenta la segunda sección de la costa que examinamos, desde el cabo de Toriñana al de Ortegá, en cuyo litoral baten los vientos del primero y tercer cuadrante, presentando serios obstáculos y haciendo difícil la navegación para doblar dichos cabos.

Aquí el *portus magnus* de los romanos, entre las puntas de Organ y Prioriño, ofrece una desembocadura común, y además se cuentan las hermosas bahías del Ferrol, la Coruña y la de Arés. La Lage, Camariñas y Ce-

deira también son puertos de abrigo, pero más bien que para la marina de guerra pueden guarecer la marina mercante, ó en todo caso barcos auxiliares de pequeño calado, propios para la defensa de la costa contra la guerra de corso, que en persecución del comercio nacional puede esperarse de un adversario cuyas escuadras no tienen refugio en este litoral, que no es á propósito para las grandes operaciones de una guerra marítima.

Lo mismo sucede, y aún más acentuadamente, en la costa Cantábrica, cuyo litoral se extiende francamente al Norte, duramente combatida por los vientos del tercer y cuarto cuadrante y por las gruesas marejadas del NO.

Esta costa es en absoluto desabrigada y peligrosa, formada por abrupto acantilado, pocas veces interrumpido para dar lugar á un solo puerto de condiciones de buen albergue, y éste, que es el de Pasajes, no es muy grande, y su entrada en extremo peligrosa, al que siguen Gijón y Abra de Bilbao.

Entre los puertos y bahías naturales enclavadas en la costa de Galicia, podemos contar las rías de Santa Marta, el Barquero, el Vivero, Rivadeo y Foz.

En el resto de la costa, pequeños fondeaderos como Navia, Pravia, Avilés, Villaviciosa, San Vicente de la Barquera, Santander, San Sebastián, Bilbao, Santoña, Guefaria y Castro Urdiales.

De los enumerados, los de Santander, Gijón y Bilbao serán los únicos aprovechables cuando se terminen sus obras. El segundo de éstos, el más utilizable en toda la costa de Asturias, tiene verdadera importancia; primero, por ser el primer puerto de refugio que se encuentra al doblar la estaca de Vares, es cabeza de vía férrea y depósito de carbón para barcos, cuya importancia se suma por su proximidad á Trubia y Oviedo, establecimientos militares de primer orden.

El abrigo que proporciona al puerto de Santoña el monte de su nombre y la punta del Rastrillar, queda anulado para grandes buques de guerra por las dificultades que ofrece al acceso del puerto y la peligrosa barra

que guarda el canal de entrada entre el saliente de San Carlos y el banco del Pitorro.

El puerto de Bilbao es de importancia considerable, principalmente por los astilleros establecidos en su soberbia ría.

Las baterías colocadas en las alturas del Abra permiten cruzar fuegos combinados que no dejan *espacios muertos* y le da un gran valor estratégico la forma cóncava que allí ofrece la naturaleza.

Merece atención preferente en esta parte de la costa, para asegurar su defensa, el ferrocarril de Vigo al Ferrol, á fin de facilitar la movilización de tropas y la rapidez en acudir á los puntos amenazados de la costa; pues el objetivo de desembarco aquí sería la ocupación de Vigo ó del Ferrol; el primero, por ser el mejor puerto desde Portugal hasta el Norte; el segundo, por los importantes y preciosos recursos que el arsenal proporciona y que deben ser guardados con poderosas defensas, acumulando cuantos modernos medios de combate puedan disponerse en previsión de males muy sensibles en caso de ataque.

Para la defensa de los establecimientos militares de Asturias no es preciso fortificar la costa por donde puede intentarse contra ellos un desembarco, que son Pravia, Avilés y Gijón; pues concentrando en este último las necesarias defensas, las de las fábricas pueden sostenerla con apoyo de los accidentes del terreno, que adopta una topografía estratégica para tales fines.

La extensa defensa del litoral, sería muy costosa y ocuparía fuerzas considerables, con lo cual se caería en el grave defecto de la diseminación de tropas, que es principio fundamental de la estrategia el evitar.

Insistimos en la defensa del puerto de Santander contra un bombardeo, por la riqueza comercial que encierra.

Igualmente insistimos en que es preciso atender cuidadosamente á la base esencial de operaciones, que constituye El Ferrol con las rías de la Coruña y Ares, y no descuidar la base eventual de Vigo, comprendiendo en esta base la ría de Pontevedra y la ensenada de Bayona,

precisando defender los fondeaderos de la ría de Arosa para que el enemigo no pueda abrigarse en ellos.

Cuentan estas costas como puertos naturales los de Santa María, Cedeira y Ferrol, formados en dichas rías; Puentedeume, Betanzos y Sada y Fontan en la de Betanzos; en la de Camariñas, el de su nombre y Mugía; en la de Corcubión, éste y el de Cee; en la de Muros, Noya; Villanueva, Cambades y Grove, en la ría de Arosa; San Jenjo en la de Pontevedra; Cangas, Puente Sampayo y Redondela, en la de Vigo.

Puertos artificiales pueden contarse Seijo y Mugardos, en la ría del Ferrol.

Los fondeaderos de Malpica al E. de la isla de San Adrián; Corme y Large, en la ría de Corme; Bueu, en la de Pontevedra.

En proyecto: Santa María de Finisterre, San Pedro de Muros, Son, Puebla y Marín.

En construcción: Santa Eufemia y Villagarcía, en la ría de Arosa.

Para hacer más completo nuestro estudio, relataremos la situación de algunos faros de estas costas, empezando por el de menor alcance, que es el de la punta del muelle de la Coruña, de cuatro millas, con luz fija roja; el del Ferrol es de cinco; el del castillo de la Palma y Cabo de Cee, en la entrada de la ría de Corcubión, de ocho millas y luz de la misma clase que los anteriores; el de Cedeira, en la punta de la Robaleira, de nueve y luz fija blanca; los del castillo de San Antón, punta Queijal, del monte Louro, y punta del Caballo, en la isla Azora, también blanca, fija y de diez millas; los de la punta del cabo Villano y punta de la Guía son también de diez, la del primero variada con destellos rojos de cuatro en cuatro minutos y la del segundo de tres en tres.

Los del fuerte del Cabo Prioriño, meseta de la isla Mayor de las Sisargas, isla Salvora, isla Rúa é isla de Ous, todos son de 12 millas, con la circunstancia de tener el primero la luz blanca fija con destellos rojos de dos en dos minutos; el segundo intermitente roja, con destellos

de cuatro en cuatro; variada blanca, con destellos rojos de dos en dos, el tercero; fija blanca, el cuarto, y variada, con destellos de dos en dos.

Los faros de la meseta Noroeste del Cabo Prior y punta del Cabo en Corrubedo tienen un alcance de 15 millas y son fijas blancas sus luces.

El de la torre de Hércules, en la Coruña, es de 16 millas, intermitente, con destellos de tres en tres minutos.

La del Cabo Silleiro es de 17, fija natural.

Las de mayor alcance son: la situada en las islas Cíes; la central del monte Faro, giratoria, con eclipse de uno en un minuto y de 20 millas; la de la punta Sur del Cabo de Finisterre, de 21 millas, también giratoria, con eclipses de treinta en treinta segundos, y la de la punta de la Estaca de Vares, de 23 millas y luz giratoria con eclipses de minuto en minuto.

En Gijón es del mayor interés atender á las baterías de Santa Catalina y al artillado de los promontorios de Torres y de la Providencia.

El emplazamiento de baterías en San Ignacio; el Mazo, Punta Lucero y Serrantes es de gran necesidad para la defensa de Bilbao.

El monte Ulía y el Urugul son puntos estratégicos para la defensa de la entrada de la bahía de San Sebastián, cuya entrada debe estar protegida por fuegos que, para ser eficaces, han de poder hacerse á distancia combinada con los de las demás baterías y resulten cruzados sin dejar *espacios muertos*.

Las distancias que encontramos en estas costas, siguiendo las líneas de navegación entre los lugares más importantes son, en millas:

|                                  |    |
|----------------------------------|----|
| De San Sebastián á Bilbao.....   | 53 |
| De Bilbao á Santander.....       | 38 |
| De Santander á Gijón.....        | 88 |
| De Gijón al puerto de Trubia.... | 28 |
| De Gijón al de Rivadeo.....      | 46 |
| Del de Rivadeo al de la Coruña . | 78 |

En el estudio que se refiere á la costa de Levante, cabe tener en consideración los puertos que, á partir del límite de la costa francesa, pueden ser objeto de una asechancia ó despierten la ambición del enemigo para hacerles objetivo del ataque de su escuadra, ya pretendiendo un desembarco ó bien procurando la ruina de su comercio por medio de un bloqueo, sin olvidar el intento factible del bombardeo, cuya posibilidad se funda en la destrucción de alguna de las hermosas y florecientes ciudades de aquel bello litoral.

Para evitar el bloqueo más ó menos efectivo no hay otro recurso estratégico que el que ofrecen las defensas móviles de las costas, ya sea una escuadra que pueda contrarrestar el ataque de la enemiga, ya barcos auxiliares de guerra que la substituyan.

El bombardeo llega á impedirse con potentes baterías de costas, que iguallen ó superen en alcance al de la artillería de la escuadra enemiga.

Los desembarcos por los puertos de Rosas, Palamós ó San Feliú de Guisols, se evitarán seguramente con aquellas hermosas posiciones defensivas que ofrecen las líneas del bajo Ter y del Muga, cuyas condiciones estratégicas son la obra de la naturaleza, que más acertadamente pudieron ser dispuestas para prevenir y contrarrestar aquel serio peligro, mayor en la amenaza que en los efectos, siempre que el descuido no entregue al adversario desguarnecido el terreno.

Barcelona y Monserrat, el secular monte, baluarte de Cataluña, con el concurso de aquellas soberbias posiciones del Coll de Lilla, Montblanch y Nimbodí, hasta la línea del Segre, son bastantes á defender el acceso de aquel accidentado territorio contra un desembarco que alcanzara el enemigo por el puerto de Tarragona, que por cierto no tiene grandes condiciones para ser base de operaciones única, aunque cuente como reductor atractivo con el ferrocarril directo á Lérida y la carretera que conduce á esta capital de provincia del Principado. Por tales razones, no es tan importante la fortificación del

puerto de Tarragona, ó al menos no de tan perentoria necesidad como la de otros que requieren urgencia suma.

Tal es, en este litoral, el puerto de Barcelona, de considerable importancia comercial y política, y que por lo extenso de la población y riqueza industrial que guarda, merece contribuir por todos los medios hábiles á alejar la idea de su destrucción, que sin resultado militar práctico, sería sin embargo tan halagüeña para el enemigo por ostentar un daño tan formidable como el que pudieran causar en aquel hacinamiento de industrias y riqueza cívica sus cañones.

Siguiendo el litoral hacia el Sur; hemos de considerar los puertos, que tanto en el territorio de la Península como en las islas del mar Mediterráneo, acusan verdadera importancia por varios conceptos por el fácil acceso que ofrecen algunos de ellos para la invasión en territorio español; por el abrigo que pueden prestar á las escuadras que luchen en dicho mar, ya sean aliadas á España ya enemigas; y para evitar el primero de estos peligros, conviene apresurar la fortificación ó sencillamente, el artillado de aquéllas, lo cual es también necesario para la defensa de esos lugares de la costa que pretendieran utilizarse como puertos de abrigo por escuadras enemigas, que es el caso más factible, toda vez que el Mediterráneo será el teatro de la guerra en el momento de alterarse la paz entre algunos pueblos de Europa, esto sin contar con la ambición de otras que, sin estar próximas, pueden buscar bases de operaciones en esta costa que pertenece á la nación más débil de las que limitan dicho mar; pues si bien el imperio de Marruecos no cuenta con escuadra, está su costa más protegida que la española por los intereses que otras potencias tienen en el territorio africano.

En cuanto á base nacional de operaciones marítimas, no encontramos con verdaderas condiciones militares en toda la costa de Levante, más que la bahía de Rosas, que está demasiado próxima á Francia, y, por lo tanto, no guarda la independencia de tal carácter nacional sin te-



mores, y el puerto de los Alfaques, pues el de Cartagena no tiene tales condiciones.

El primero de los enunciados, no tiene tampoco en absoluto condiciones técnicas de defensa, aunque las tenga marineras; pues es muy abierto, aunque grande y profundo; y en cuanto al segundo, carece de esta última esencial condición, importante siempre y sobre todo hoy que los barcos de combate son de bastante calado.

Lo últimamente expuesto es de tal valor técnico que, tan sólo estos dos puertos se encuentran en una extensión mayor de 550 millas que comprende el litoral del Mediterráneo desde el cabo de Gata en el Sur, al de Creus en la parte septentrional de esta costa.

Los puertos de Barcelona y Tarragona, así como el Grao de Valencia, Alicante, Torrevieja, Aguilas y Santa Pola, no cuentan en general con condiciones defensivas por la forma de su costa, ó su fondo es escaso para dar hospitalidad á una escuadra y poder hacer de alguno de sus puertos base de operaciones.

Ni la topografía del terreno, ni las dificultades que presenta la empresa, permite una invasión por esta costa; pero bueno es consignar que un desembarco es fácil practicarse por la parte de ella que corresponde á las provincias de Alicante, Castellón y Valencia, siendo de mayor urgencia para su defensa el primero y último de éstos puertos, ya que es imposible acudir á la extensa ribera del mar que entre uno y otro existe, pues la verdadera defensa de una invasión, como dejamos dicho, está en el interior del territorio.

Si en este límite oriental de España escasean de tal modo los puertos de refugio, en cambio tenemos en las islas Baleares el de Palma, las dos bahías de Alcudia, Mahón y Tornell, las ensenadas de la isla Cabrera y el puerto de Ibiza.

En resumen: Mahón, Palma y Cartagena, este último convenientemente dispuesto, son los puertos que merecen especial mención para atender al Mediterráneo, sin olvidar á Alcudia, los Alfaques y la isla Cabrera.

Las distancias que encontramos en estas costas, entre los lugares más importantes, siguiendo las líneas de navegación, señaladas en millas, son:

|                                      |     |
|--------------------------------------|-----|
| Port-Bou á Figueras.....             | 27  |
| Figueras á San Feliú de Guisols..... | 42  |
| San Feliú á Barcelona.....           | 40  |
| Barcelona á Tarragona.....           | 49  |
| Barcelona á Valencia.....            | 167 |
| Tarragona á Vinaroz.....             | 56  |
| Vinaroz á Castellón.....             | 39  |
| Castellón á Valencia.....            | 35  |
| Valencia á Ibiza (Baleares).....     | 100 |
| Valencia á Orán (Africa).....        | 239 |
| Ibiza á Palma.....                   | 70  |
| Palma á Mahón.....                   | 102 |
| Barcelona á Mahón.....               | 62  |
| Valencia á Candía.....               | 36  |
| Candía á Denia.....                  | 36  |
| Denia á Alicante.....                | 48  |
| Alicante á Ibiza.....                | 103 |
| Alicante á Cartagena.....            | 65  |
| Alicante á Orán.....                 | 158 |
| Cartagena á Palma.....               | 218 |
| Cartagena á Orán.....                | 115 |
| Cartagena á Almería.....             | 100 |
| Almería á Orán.....                  | 115 |
| Almería á Málaga.....                | 100 |

Para completar el estudio de la frontera marítima faltan examinar, primero la parte comprendida desde el cabo de Palos hasta el cabo de Gata, y por último, la costa que se extiende á ambos lados del Estrecho de Gibraltar.

Aquella presenta el litoral completamente cerrado en una dirección inclinada al SO., y en una extensión aproximada de 80 millas, en que sólo se encuentra el puerto de Cartagena, importante por su plaza militar y la única de este trozo de costa que puede prestar abrigo á las na-

ves. La topografía del terreno ofrece serios peligros y obstáculos no despreciables al audaz invasor que pretendiera desembarcar por esta plaza. Su proximidad al importante puerto de Mahón le dá un carácter estratégico como base de operaciones en el cruce de esta costa á las islas Baleares. Además, su puerto puede dar abrigo, no tan sólo á los barcos de guerra dedicados á cruzar entre la Península y las inmediatas islas, sino también á los barcos mercantes armados en corso que impidan al enemigo el comercio con otros puertos del Mediterráneo, sin olvidar que es preciso preparar á Cartagena contra el fondeo de buques enemigos que busquen abrigo en aquellas aguas.

Quédanos por examinar la costa bañada por los dos mares é interrumpida por ese pedazo de tierra usurpada á España hace ya cerca de dos siglos.

En la parte que se extiende al oriente del Estrecho y que corresponde al mar Mediterráneo, en la costa N. del llamado mar Menor, se encuentran, frente al Riff, los tres puertos en construcción de Alemania, Motril y Málaga, los tres tienen verdadera importancia militar por su proximidad á la costa africana y cabezas de vía férrea. El más importante es Málaga por ser el primer puerto de abrigo que se encuentra á la salida del Estrecho. Las islas Chafarinas, Alhucemas y Ceuta, son los puertos que se ofrecen en el litoral de África enfrente de la costa Sur de la Península. Las expresadas islas son dignas de especial atención para cuidar debidamente de su defensa, pues reúnen condiciones inmejorables para servir de base á nuestra escuadra en la desembocadura del Estrecho. Su situación es próxima á la desembocadura del Muluya y tienen á su frente el cabo del Agua; ofrecen un abrigo natural que á poca costa puede convertirse en obstáculo serio, si no insuperable contra las pretensiones de una nación marítima que tuviera sus pretensiones con respecto al Estrecho y á nuestras costas N. ó S. del mar Pequeño. El trabajo que hay que realizar en ellas no es de grandes obras de fortificación, y basta por lo pronto un conveniente artillado de grueso calibre en baterías de tierra para

tener á raya un enemigo osado. La artillería moderna de 24, 28 y 32, es la única que allí tiene su legítimo emplazamiento, porque los calibres menores no tienen gran aplicación para el ataque que puede esperarse en dichas islas. No hay que descuidar esta recomendación, porque un enemigo hábil y potente que pase el Estrecho, ha de formar en seguida su base de operaciones marítimas, que la estrategia aconseja sea el de las mencionadas islas, y si la escuadra beligerante llega por el Mediterráneo, con mayor motivo ha de procurar dicha ocupación antes de aventurarse en el Atlántico, al otro lado de Gibraltar. Esto sin que se olvide que su proximidad á Marruecos puede convenir mucho más en razón á que aquélla, en caso de figurar como nación neutral, no puede ofrecer los recursos en sus puertos que una base conquistada á poca costa, si no está preparada como á su importancia estratégica corresponde.

La hermosa bahía de Alhucemas, abrigada por los cabos de Quilates y el Morro, es otro fondeadero de gran significación estratégica en esa región del Mediterráneo; y el puerto de Melilla, cuando esté construído, determina dos bases secundarias de operaciones marítimas para la vigilancia de esta parte del Estrecho, que tarde ó temprano despertará la codicia de la nación fuerte á quien convenga dirigir sus operaciones marítimas para una segura preponderancia á costa del prestigio patrio, de la seguridad del territorio, y más tarde con desmembramiento de alguna parte de las provincias de este litoral.

---

A occidente, y partiendo del peñón de Caspe, extiéndese en vastos horizontes el dilatado mar por donde tantos peligros pueden venir á España, nación tan débil por la desdichada historia política que viene arrastrando en largo período de tiempo.

La excelente bahía que forma la entrada del mar en las inmediaciones del Peñón, y en cuyo fondo se descubre el puerto de Algeciras, es el punto estratégico por exce-

lencia como soberbia base marítima de primer orden, pero por desgracia anulado hoy día para España por los persistentes trabajos realizados en Gibraltar. Esta bahía, que ofrece hermoso abrigo para numerosa escuadra, reúne condiciones militares de primer orden, y á menos de anular la formidable fortaleza inglesa con poderoso artillado que se emplace en Sierra Carbonera, no podemos utilizarla, y en el mismo caso se encuentran los fondeaderos de Getares, Entre Ríos y Puente Mayorga. Para aprovechar esta joya del Sur con que la Naturaleza dotó dicha costa, era preciso situar moderna y potente artillería en Punta Carnero, Punta García y Punta Mala; de lo contrario, jamás podremos utilizar sus aguas hospitalarias en provecho de los barcos españoles con la necesaria independencia y sin el temor de una intervención fundada en la fuerza por parte de los súbditos del pabellón que ondea en la vecina mole cuajada de cañones y de poderosos elementos de combate. Para la defensa de aquel puerto y aquellos fondeaderos, es preciso reformar los imperfectos adarves de la isla Verde y del castillo de Santiago. En una palabra, conviene de una manera perentoria fortificar la costa de Levante en la expresada bahía, para dar amparo seguro á nuestros buques y proteger los intereses mercantiles nacionales, al propio tiempo que se defiende ese punto estratégico del adversario que por necesidad, para dar abrigo á su escuadra, ó por codicia, en su propósito de conquista ó de intervención en el Estrecho, trate de apoderarse de la mejor bahía de todo el litoral y única base de operaciones marítimas de las mejores condiciones militares, no tan sólo para el paso del Estrecho y ruta consiguiente al Canal de Suez.

La plaza de Tarifa tiene hoy como tuvo en el pasado, según nos enseña la historia, relativa importancia militar como base de una invasión en España; pero su acción en la defensiva tiene carácter secundario, como puerto avanzado de Algeciras. No es preciso realizar en ella grandes obras de fortificación; pero tampoco debe descuidarse el lugar donde pueden acumularse grandes

daños para un enemigo poco previsor, lugar que constituye un buen punto avanzado de Algeciras y cumple con las condiciones estratégicas que pudieran exigirse en aquellas aguas.

Los fuegos de potentes baterías emplazadas en el islote de Tarifa pueden cruzar sus fuegos con las del monte Hacho de Ceuta; pero tal circunstancia no quiere decir que entre estos fuegos no puedan cruzar perfectamente los buques que se propongan realizarlo, pues la distancia de una á otra costa deja lugar bastante para que no puedan ser batidas dichas naves, ni mucho menos intercepta el paso del Estrecho, para lo cual habria de cumplirse la condición de que aquéllos fueran eficaces y precisos, y esto no tiene lugar á la distancia que pasan los barcos de la costa.

La plaza marroquí de Tánger neutraliza la influencia de las plazas españolas en el estrecho; las cuales limitan hoy su papel á contrarrestar la importancia alcanzada por el Peñón de Calpe.

Ceuta ha de ser hoy nuestra base de operaciones marítimas en el Estrecho, por lo que necesita un puerto suficiente á contener la escuadra; pero mientras nuestro poder marítimo esté tan poco desarrollado como en la actualidad, no hay que apresurarse en adelantar los trabajos de un buen puerto de refugio que, en caso de guerra, podrían graciosamente utilizar los barcos enemigos.

Cádiz representa para nosotros el doble carácter de puerto importante por su proximidad á la frontera portuguesa y al propio tiempo baluarte de nuestro territorio en caso de invasión: Así, pues, esta plaza que tanto significa para España en el comercio y en las comunicaciones por el Sur, es también de una considerable significación militar y en él deben acumularse poderosa artillería y defensas eficaces, porque en caso de mala suerte para nuestras armas, Cádiz simboliza el más peligroso lugar de lucha para la causa nacional. La experiencia y la historia nos enseñan cuánto ha valido para España la ciudad heroica que en principios de siglo sirvió de refugio

á un puñado de patriotas encerrados en sus épicas murallas. Su bahía y la de Algeciras son las más importantes de la costa Sur de la Península. Esta última sobre todo tiene proporciones de gran capacidad, pues cuenta diez kilómetros de fondo hasta la desembocadura del Guadarranque, por 8.500 metros de anchura en la boca desde Punta Carnero á Punta de Europa.

Huelva es cabeza de vía férrea y de carretera; pero como puerto de abrigo no tiene condiciones de fondeadero; esto mismo sucede á las de Chipiona y San Lúcar.

El alumbrado de esta costa, por orden de visualidad de sus faros, le exponemos á continuación, empezando por los de menos alcance.

El de la boca del Guadalete, en el puerto de Santa María, es de luz roja y de tres millas, contando doble alcance, con luz fija blanca, los del Espíritu Santo, Malandar y Bonanza, en la boca del Guadalquivir.

El de Ayamonte, en la isla Canela, tiene luz fija roja y de nueve millas. De 10 son los de Huelva á isla Cristina, situado el primero en la barra de Huelva con luz natural fija, y el segundo en la punta de la isla con luz fija verde.

El de Rompido, en la boca del río Piedras, alcanza 14 millas, y tiene luz blanca con destellos de cuatro en cuatro minutos.

El de Trafalgar, en el extremo del cabo, tiene luz blanca variada, con eclipses de 30 en 30 segundos y un alcance de 19 millas.

De 20 millas son los del castillo de San Sebastián en Cádiz y el de Tarifa en el fuerte de la isla; el primero de luz variada con destellos de dos minutos, y el segundo de luz fija roja, siendo el de Chipiona, en Restinga del Pe-ro, de luz giratoria con eclipses de minuto en minuto y un alcance de 23 millas.

\* \*

Las distancias entre los puntos principales de estas costas, siguiendo las líneas de navegación, son las siguientes, expresadas en millas marítimas:

|                                     |     |
|-------------------------------------|-----|
| Málaga á los presidios menores..... | 114 |
|                                     | 94  |
|                                     | 95  |
|                                     | 135 |
| Málaga á Gibraltar.....             | 63  |
| Algeciras á Tarifa.....             | 23  |
| Tarifa á Cádiz.....                 | 52  |
| Málaga á Cádiz.....                 | 132 |
| Málaga á Ceuta.....                 | 66  |
| Algeciras á Ceuta.....              | 17  |
| Algeciras á Tánger.....             | 30  |
| Tarifa á Tánger.....                | 21  |
| Cádiz á Tánger.....                 | 34  |
| Cádiz á Canarias.....               | 700 |
| Cádiz á Huelva.....                 | 55  |

Francia fija hoy preferente atención en un problema importante, que se refiere al oportuno y conveniente empleo de las tropas de mar que no alcancen destino á bordo de los buques de guerra, en la defensa de las costas.

Contestando al general Tricoche, eminente escritor militar, se defienden aquellas ideas por otro notable escritor, el cual dice:

Si el almirante Lespes en Formosa pudo en un momento de despecho pronunciar estas palabras «jamás las tripulaciones á tierra», es preciso no ver en ello más que un arrebató y un arranque de mal humor. Me limitaría á recordar la defensa de los fuertes de París por nuestros marinos; la soberbia defensa de Sebastopol por los marineros rusos; el precioso concurso de nuestra artillería naval y nuestros artilleros en este mismo sitio de Sebastopol, bajo las órdenes del almirante Rigault de Genouilly.

Si el almirante Lespes no tenía confianza en sus compañías de desembarco, no podía ser esto más que bajo el punto de vista de su agrupación y de la insuficiencia del jefe encargado de dirigirlos; porque por lo que respecta á la unidad, yo no conozco nada más sólido y firme y que pueda estar mejor en la mano de su capitán.



Se ha criticado á estos marinos desembarcados en Jam-sui, de haber desperdiciado sus municiones. Esto no prueba otra cosa que una falta de preparación suficiente ó una falta de autoridad en los jefes. Que se me cite, pues, una tropa, que no habiendo jamás cedido á un parecido embalaje, osaría arrojar la primera piedra.

Que nuestra infantería de marina no pueda sin una educación especial ser puesta enfrente de tropas regulares, lo suscribo sin pena, mas cuando se trata, no solamente del campo de batalla en rasa campiña, sino en la defensa de las costas, se me figura que es á la artillería á quien es preciso llamar más pronto que á otra arma; en este caso, no temo afirmar que nuestros artilleros de marina no ceden á nadie, y agrego que, guiados por sus jefes naturales, los oficiales de navío sabrán mejor que nadie reconocer las marchas é intenciones de los barcos enemigos y escoger su lado débil.

Respecto al argumento expuesto por el general Tricoche, de la falta de éxito de la campaña en favor de la idea de confiar á la marina la defensa de las costas, me sería muy fácil citar al general muchos proyectos sanos y de irrefutables razones, que después de muchos años esperan todavía una resolución favorable.

Hé aquí el punto que considero más determinado. No faltan desgraciadamente gentes que, bajo pretexto de someter todos los ciudadanos á su manía de igualdad, no reparan en poner una mano aventurera y culpable sobre la inscripción marítima, este monumento del genio de Colbert.

Estos se estremecen pensando que los 25 ó 30.000 quintos que, en tiempo de guerra, no teniendo destino en nuestros barcos, quedarían inactivos en sus respectivos cuarteles.

Llamando este refuerzo de nuestro personal marítimo á la defensa de las costas, conforme á sus aptitudes, se reduciría al silencio á los detractores de la obra del gran ministro; se observaría, asegurándola, según mi opinión, la posesión del litoral á la funesta tendencia, que

será la consecuencia de la inutilización de este personal.

La muerte de la inscripción marítima, es por vía de inducción, la reducción á dos años del servicio militar.

Dos medidas, tan desastrosa la una como la otra.

\*  
\* \*  
\*

El recurso, pues, de emplear la marinería en la defensa de las costas es de gran utilidad (1), y no tan sólo debe emplearse tal acción como recurso sino para reforzar dicha defensa. Tratándose de un verdadero desembarco formal y enérgico, ejecutado por tropas numerosas, hemos adquirido la triste y reciente evidencia que todos los recursos son escasos ante los formidables elementos de ataque de hoy día.

No se diga que la defensa puede ser arrollada con igual eficacia, pues si efectivamente los elementos pueden ser en tierra análogos á los que el enemigo trae por mar, hemos de contar con que la rapidez de la navegación es un factor hoy para la guerra no despreciable, y así como en la isla de Puerto Rico, en vez de dirigirse el enemigo al Norte, donde se encuentra la capital, realizó el ataque inopinadamente por el Sur, apoderándose en el acto de Ponce, tal suceso puede repetirse cuantas veces haya que luchar con un enemigo cuya astucia la ponga al servicio de sus planes de campaña, aplicando en persecución de sus fines los rudimentos de la estrategia ó alguno de sus importantes principios como el explicado en el caso antes citado, es decir, ser el más fuerte en el punto más débil del enemigo.

No se diga, repetimos, que la defensa puede contrarrestar en igual medida el ataque, porque sabido es que en el

---

(1) En las inmediaciones de Manila ocupaba la marinería las posiciones más avanzadas el 13 de agosto de 1898, y el fuerte de San Antonio, defendido por marineros, fué destruido pero no tomado.

En las trincheras de Canosa, Santiago de Cuba, la marinería se batió bravísimamente, con coraje asombroso.

ataque acompaña una gran moral á las tropas, para las que aquella moral decae en la defensa, y que el ataque es tan eficaz en la guerra, que la mejor defensa consiste en emplearle contra el propio agresor.

No se diga tampoco que eso ocurre en una colonia alejada de la metrópoli y que en ésta no puede suceder: No hay que dejarse dominar por la pasión de raza, ni esgrimir como argumento poderoso la abnegación y el valor. La base de toda contienda, y sobre todo en la guerra moderna, es en buen cálculo matemático, la igualdad, mejor dicho, la superioridad de elementos de combate; lo demás es puro idealismo, entusiasmo despojado de todo fundamento técnico en que apoyan optimismos siempre perjudiciales que inspiran una falsa confianza y fermentan la imprevisión y el descuido.

Claro es que el ataque de las costas en el territorio de la metrópoli es de esperar que sea eficazmente rechazado en lugares donde esté dispuesta la defensa, pero en aquellos donde no lo estuviere, el enemigo tiene la ventaja de su parte, y tales lugares no escasean por desgracia por varias razones: una de ellas porque el desarrollo de la costa es considerable y no puede sostenerse una diseminación de tropas contraria á los principios estratégicos, y la otra es corolario de la enunciada, es decir, que no pudiendo estar todo el litoral rigurosamente defendido, hay que esperar el ataque por donde únicamente lo esté, y en caso de ir, como es natural, por los puntos débiles, el triunfo es casi seguro en el contrario.

Se dice con frecuencia, por tal punto puede ocurrir un desembarco, pero el terreno permite batir las tropas que lo verifiquen y ¿para qué esa conformidad, si el efecto moral estaba ya obtenido y la ocupación en parte del territorio es un hecho por más que sea transitoria? ¿qué necesidad hay de dar lugar á tal desastre? ¿qué honra, con que un enemigo resuelto, holle el suelo patrio? un poco más de serenidad, menos precipitación en los juicios y más celo en los trabajos de defensa, más atención á los asuntos del ramo de Guerra para evitar en tiempo

lo que jamás puede remediarse luego, por la sencilla razón de que no se vuelve atrás en la historia ni se borran sus páginas una vez escritas, sobre todo si encierran la demostración de hechos que constituyen un triunfo á expensas de una inadvertencia.

Es preciso acumular elementos, todos los más posibles elementos de defensa; no hay que economizar ninguno de ellos y además de concentrar los más eficaces en el territorio de la costa, hay que procurar que en el mar se opongan los mayores obstáculos á la acción del agresor. Enumeramos en segundo término la defensa sobre el mar, porque ésta es la más difícil de organizar por su coste y entretenimiento.

## MARINA DE GUERRA

---

Merced á su marina, Pedro III de Aragón, domiñó á los infieles de Africa, se apoderó de la Sicilia, conquistó parte de la Calabria, lució en Malta el brillo de sus armas, plantó sus barras vencedoras en los muros de Famagusta, en los torreones de Corfú, en la isla de Gerbes, en las de Gozo y Lipari, y demostró, en fin, á la Europa toda, la valía del pueblo que gobernaba.—Salas, *Marina española de la Edad Media*.

A semejanza del ejército cuyo núcleo de combatientes lo forman las tres armas principales, Infantería, Caballería y Artillería, así la marina de guerra cuenta con distintos medios de acción, sintetizados en los principales tipos de sus modernos barcos. (1)

Y de la misma manera que el combate moderno presenta varios aspectos de orden en la lucha, en la cual toman parte sucesivamente, en su debida oportunidad cada una de las armas que sostienen la acción, así cumple su cometido cada uno de los elementos que, consideramos en la marina de guerra.

Todas cuantas consideraciones convienen al tratar de la moral de las tropas, cualidades psicológicas y condiciones del general en jefe, todo conviene á las dotaciones de los buques, oficiales que los dirigen, jefe que los manda y á los que desempeñan los cargos superiores de la escuadra.

---

(1) Estos disponen á su vez también de tres elementos de combate: cañón, torpedo y espólón.

Tanto influye toda esa suma de inapreciables circunstancias, que con menores fuerzas, con más escasos recursos, con más reducidos medios de acción é inferiores elementos de combate, el triunfo está del lado de aquel en que más resaltan las más hermosas virtudes del soldado: el valor y la obediencia. A esas virtudes siempre las guía el honor, la disciplina, el amor santo á la bandera, á la enseña de la patria, y cuando estos principios están encarnados en los combatientes, cuando no hay momento de vacilación en la lucha, cuando no se cuenta el número de los contrarios ni atemoriza su poder ni sus alardes, hay mucho adelantado para el triunfo y bastante ganado para el éxito.

Claro es que no debe despreciarse jamás al enemigo. Es cierto que vale siempre estimar sus fuerzas, su instrucción y su coraje; pero no es menos verdadero, que la ciega confianza en los jefes que dirigen, la que inspira la propia instrucción y serenidad ante el peligro, la emulación que despierta el recuerdo de nuestros marinos que en todas partes dejaron para la historia páginas brillantes con sus hechos heroicos, y el concepto del deber unido á la fé puesta siempre en Dios para la suerte de nuestras armas, alejan toda vacilación, toda duda, y sin titubear se busca la victoria ó la muerte gloriosa que ofrece el combate.

El principio de Napoleón: «Considera y estima á todo enemigo, por despreciable que parezca, mejor que tú ó por lo menos igual á tí», es axioma de la guerra que siempre debe observarse; pero esto mismo no sirve para entibiar el ardor ni decaer el ánimo; por el contrario, sirve para aumentar la sutileza, extremar la astucia y reservar siempre el mayor empuje y la completa decisión para el momento supremo.

La marina es de todo punto necesaria para la defensa y seguridad de las costas, para garantía del comercio, para la conservación de las colonias y para el respeto que en el concierto de las naciones cada una debe conquistar en la paz y sostener en la guerra.

Del poder marítimo no puede prescindir en absoluto un pueblo que tenga que atender á los distintos aspectos que presentamos ó á alguno de ellos.

Subordinados los movimientos de los buques, las maniobras de las escuadras y las combinaciones de las flotas en la antigüedad al motor que impulsaba las naves, otro motor distinto ha venido en la época actual á modificar ventajosamente aquellos movimientos, maniobras y combinaciones, puesto que la precisión que ofrece el vapor es mucho mayor que la que prestaba entonces el viento, substrayéndose, además, en cierto modo, á la influencia que los elementos presentaban ordinariamente á la navegación, y constituyendo, al propio tiempo, el motor, felizmente aplicado hoy día á combatir la funesta influencia ejercida por los fenómenos meteorológicos, que hacían víctimas de sus iras á los mismos que confiaban en su fuerza propulsora. Claro es que siempre están sujetas las naves á los peligros de dichos fenómenos físicos; pero no esperan directamente de los vientos y las corrientes, como único recurso, los medios de sostener la navegación, hasta el extremo de poder prescindir casi en absoluto de su auxilio, antes de todo punto imprescindible.

Este cambio radical, que afectó con ventajas tan grandes, principalmente al comercio marítimo, ha proporcionado igualmente ventajas considerables á la marina de guerra.

La acción táctica y estratégica del poder naval de los estados, ha crecido, por lo tanto, en importancia, y á esos progresos ha de atender hoy, modificando necesariamente en perfecta armonía con tales progresos, las aplicaciones que á las flotas militares dió en los pasados tiempos.

Las transformaciones que ha sufrido el artillado de los buques, efecto de nuevos diámetros de cañón y nueva forma, peso y construcción de proyectiles, ha sido otra de las causas que han influido en la construcción de las naves y en sus revestimientos exteriores, dándoles poca altura sobre las aguas, para ofrecer el menor blanco, en perfecta antítesis con aquella enorme elevación de la

*obra muerta* que presentaba la *borda* en enorme saliente sobre el mar, á manera de amparo y protección de aquella gigantesca *arboladura* de los navios de línea.

La lucha interminable entre el cañón y la coraza, da por resultado la constante reforma de planchas y proyectiles, aumentando el grueso de la que resulte impotente y débil para resistir el choque del proyectil sin perforación ó quebrantamiento en la fuerte cohesión de sus moléculas, ó modificando el que resulta ineficaz para penetrar á través de un considerable espesor.

La dirección de los proyectiles, la estructura de éstos y las cargas que contienen de nuevos y cada día más terribles explosivos, dedicados á destruir la protección de la cubierta de las naves y las cúpulas en que se encierran sus cañones, ahuyentan de la planicie de los barcos, aparejos, artefactos y obras huérfanas de protección en dicha superficie, que se ofrecerían de tal modo indefensas al poder de la moderna artillería.

La rapidez en el fuego, conquistada por descubrimientos asombrosos, que cada vez la hacen mayor, obligan á la aplicación de elementos que contrarresten aquella vertiginosa lluvia de proyectiles, amparando á los defensores de las naves y proveyéndolas de análogos medios de ataque para contestar en digna competencia y contrarrestar en parte la acción del adversario.

Los ingeniosos y hábiles recursos aplicados á la destrucción, constituyen hoy serio y muchas veces ignorado peligro, en forma de sutil aguja y oculta saeta que viene á perforar bajo las aguas el casco del coloso.

Las redes protectoras procuran impedir la acción funesta de aquellos solapados proyectiles.

Mucho ha fluctuado la opinión autorizada de los técnicos sobre la preferencia de unos ú otros de los tres principales tipos en que está resumida la clasificación de los buques de guerra, y mucho también se ha discutido sobre los que de ellos más aprovechamiento práctico y ventaja efectiva habrían de proporcionar.

Todos han ido sucesivamente mereciendo las simpa-



tías cuando no arrastrando con verdadero apasionamiento á competentes tratadistas, y cada uno de aquellos distintos tipos de modernos barcos, ha sido puesto en moda temporalmente.

En esta clase de estudios es preciso tener en cuenta el considerable progreso que ha tenido la ciencia de la guerra en el combate naval, para no prescindir de todos los elementos que deben constituir una escuadra.

Continúa en debate la conveniencia ó no de los gruesos blindajes y si han de cubrir el casco ó solamente la línea de flotación; si se han de sacrificar todos los pesos disponibles á la velocidad, al radio de acción ó á la fuerza defensiva.

Sin embargo, en Inglaterra, Francia y algunas otras naciones se siguen construyendo acorazados. En el segundo de los mencionados países, y debido á las pruebas verificadas con los proyectiles cargados con melinita, parece se inclinan las ideas á volver al blindaje de los costados con un espesor medio, para que sirva de protección contra los proyectiles de la artillería de tiro rápido.

Ha habido una época, corta por fortuna, en que se ha considerado al crucero como tipo de barcos de guerra, fundándose en que con tales naves se combate y mata el comercio del enemigo y se arruina al adversario; en efecto, el *Alabama* burló la escuadra federal; el *Augusto* hace lo mismo con la francesa; y el *Huascar* combate contra el *Amethyst* y el *Ilo*. Estos casos concretos robustecen la opinión de los enemigos del verdadero buque de combate. Aún se extrema y extravía más esa opinión encaminándose con el torpedo y tomando por escudo la frase famosa: el microbio destruye al elefante.

(1) Tales ideas de manifiesta parcialidad no consiguen sino dar importancia en concreto y ensalzar el valor técnico de cada uno de esos tipos de buques de guerra; pero examinando la cuestión con juicio sereno é impar-

---

(1) Banús.

cial, hemos de convenir que todos son necesarios, todos tienen determinada aplicación y todos se complementan.

Si se quiere permanecer á la defensiva absoluta, atengámonos al crucero como buque para operar en alta mar, pero ¿es que, en una guerra marítima, no entra también como objetivo atacar á los puertos del adversario, y en particular sus arsenales y efectuar desembarcos que sólo una buena escuadra puede proteger? En hora buena, suprimamos el verdadero buque de combate pero, ¿lo suprimirá acaso el enemigo? Y por no suprimirlo ¿dejará de tener el crucero? Claro es que no; nosotros armaremos nuestros buques en corso, innumerables cruceros recorrerán los mares y harán presas; el adversario hará lo mismo; por esta parte puede haber equilibrio. Pero si, además, el enemigo posee escuadras de combate, se presentará ante nuestros puertos, destruirá nuestros recursos marítimos, impondrá contribuciones, amagará desembarcos que paralizarán parte de nuestras fuerzas. En 1870, los alemanes tuvieron al principio de la campaña divisiones destinadas á defender las costas. Si la escuadra francesa se hubiese presentado más amenazadora y con tropas de desembarco, es indudable que hubiese paralizado más fuerzas enemigas. En 1882, los ingleses bombardearon la plaza de Alejandría, y, á pesar de los escasos elementos que contó la defensa, es opinión casi unánime que sin acorazados no hubieran podido llevarse á cabo las operaciones; ¿qué sucedería, pues, ante una plaza bien fortificada, artillada y defendida?

Por otra parte, la experiencia ha demostrado que el crucero por sí solo no tiene acción decisiva en la guerra marítima: el *Alabama*, por ejemplo, no impidió que la escuadra federal bloqueara los puertos confederados, forzara las embocaduras de los ríos, bombardeara las plazas marítimas y ayudara eficazmente á los ejércitos. El crucero y el corso serán medios de acción de gran valía para el débil, cuando quiere ejercer algunas represalias; pero nada más.

¿Será el torpedero el verdadero buque de combate?

No vacilamos en negarlo rotundamente. Es verdaderamente peregrino pretender que con unos cuantos, ó unos muchos torpederos, pueda formarse una verdadera escuadra. Jamás el torpedero podrá constituir el buque propio para navegar en alta mar. No comprendemos como Mr. Charmes y el almirante Aube han podido dar á esta clase de embarcaciones un papel tan preponderante. El torpedero, más que un buque es una máquina; casi puede afirmarse que el casco en él es lo de menos. Se trata de tener embarcaciones de gran velocidad y poco desplazamiento: lo primero exige máquinas potentes, lo segundo pequeño tonelaje; la máquina potente arguye peso, el casco ha de compensar con su ligereza lo que pese aquélla; luego ha de ser débil, y es locura pretender que con estas condiciones resista un torpedero los embates de una mar embravecida. Su tripulación, malamente alojada, no podrá resistir largos viajes; el poco tonelaje le impide llevar grandes cantidades de combustible y, por consiguiente, no pueden marchar solos. A todo esto, hay que añadir que su poca elevación sobre el nivel del mar limita considerablemente el horizonte visual y hasta lo anula cuando el mar está movido, condición por cierto muy desfavorable para un ataque.

Las experiencias verificadas en Francia é Inglaterra han confirmado por completo estas apreciaciones, demostrando que el torpedero no era buque propio para la navegación en alta mar. En las experiencias inglesas se notaron frecuentes averías en las máquinas y calderas de los torpederos, y en las francesas se vió cuán difícil era manejar los torpederos hallándose el mar algo movido; es más, de las experiencias hechas en las islas Baleares se ha llegado á deducir que los torpederos, después de tener cuatro días las calderas encendidas, no pueden seguir á una escuadra que ande 11 millas, debido á los muchos cuidados que requieren aquéllas.

Claro es que si se aumenta el tonelaje de los torpederos, como hoy se está ya haciendo con el tipo de los llamados de mar, desaparecerán parte de estos inconvenien-

tes, y todavía más si, substituyendo las actuales calderas por otras inexplosibles, se quita uno de los mayores peligros que á esta clase de embarcaciones amenazan. Pero así y todo, los torpederos, si han de conservar las principales propiedades que les caracterizan, como son presentar poco blanco y ser de poco coste, nunca podrán llegar á adquirir gran tonelaje y, por tanto, ni podrán llevar artillería de gran calibre, ni tampoco será posible darles suficiente protección contra los proyectiles.

¿Es el torpedero el buque propio para el ataque de las costas? Tampoco; los torpederos, que sólo pueden ir armados de piezas de pequeño calibre, en modo alguno podrán entablar un combate contra la artillería de costa; por otra parte, tampoco es este su cometido, porque el arma propia del torpedero no es el cañón, es el torpedo. Con sorpresa hemos leído en la *Revista de Marina* el siguiente párrafo: «Por otro lado, en la mar como en tierra se va abandonando el quijotesco sistema de atacar de frente baterías y puntos fortificados, y esto, á lo que no ha contribuído poco la perfección del armamento, imprime un nuevo aspecto á la guerra. Ya no se abren paralelas, ni se practican brechas, ni se intenta siquiera apagar los fuegos de baterías permanentes. Háse demostrado que es mejor disparar á mansalva y á distancia de 4.000 metros como lo hicieron los alemanes en Strasburgo, ó llamar al hambre como efectuaron en Metz y París; ciertos estamos que ningún almirante atacará en lo futuro puntos fortificados por sólo el placer de atacarlos ó apagar sus fuegos, y sólo en la precisión de forzar un paso para alcanzar un objetivo superior, expondrá sus buques momentáneamente, despreciando las baterías que queden intactas á retaguardia y que nunca podrán cerrar el paso á los modernos buques de vapor. Este es el único caso en que consideramos que un almirante, no ya atacará sino afrontará las fortalezas permanentes, pues en todas las demás se limitará á disparar á mansalva y lo más lejos posible, sobre el blanco inmenso é inerrable que le ofrecen las poblaciones».

Prescindiendo de la inexactitud de la primera parte de este párrafo y de que habrá muchos más casos en que una escuadra tenga que batirse con los fuertes de costa, desde el momento en que se admite uno solo, hay que tener elementos para cuando se presente, y como quiera que ni el torpedero ni el crucero sirven para el caso, claro es que el acorazado es un elemento bajo este concepto indispensable.

¿Lo es también para obtener el dominio de los mares frase que califica de vacía de sentido Mr. Charmes? Para contestar á esta pregunta, fijémonos en que en el mar como en tierra, para ser el amo hay que empezar por batir las fuerzas enemigas, y que, para que una escuadra destruya á otra, han de mediar uno ó varios combates navales. Ahora bien el torpedero no es buque propio para las grandes travesías, ni para operar en alta mar, si no se halla el tiempo muy bonancible; el crucero carece de fuerza ofensiva, pues su casco es facilmente atravesado: ¿cuál será, pues, el núcleo de una escuadra capaz de poder combatir por algún tiempo? Evidentemente, el acorazado. Y no se nos arguya con que el torpedero ha de matarle, que no se ejecuta esto tan fácilmente como se dice. Si un acorazado ha de combatir contra 20 torpederos, no diremos que su situación sea airosa, pero este no es el caso que se presenta, pues es lo mismo que si en tierra se pretendiera la lucha de unas cuantas baterías contra unos cuantos batallones. Por otra parte no puede admitirse de un modo absoluto que el acorazado, atacado por el torpedero, esté perdido. En primer lugar, los torpedos que hoy día generalmente se emplean son los Whitthead, lanzados por medio de tubos; son, pues, verdaderos proyectiles, y sabido es que no siempre dan en el blanco, tanto más si se tiene en cuenta la dificultad de ver desde el torpedero, dado su poco horizonte, la movilidad del buque y muchas veces, si el mar no está tranquilo, la dificultad de lanzar el proyectil. Además, el estado moral y material de la tripulación de un torpedero agitado por el movimiento de las olas, no siempre será el

más á propósito para lanzar bien el torpedo, y más aún si á este estado se agregan los temores no infundados de la explosión de la caldera. Es más, suponiendo que el buque sea herido, no quiere esto decir que esté perdido irremisiblemente, como no es hombre muerto todo el que recibe un proyectil. Hay, pues, que tener en cuenta todas estas consideraciones para reducir á su verdadero valor el peligro que amenaza á los acorazados que combaten contra torpederos (1).

Mucho han perdido los torpederos y siluros quedando en su mayor parte consagrados á la defensa de las costas.

El aparato Schwart y Kopt, inventado en 1894, y aplicado á la dirección de los torpedos para realizar su marcha entre las aguas, se ha perfeccionado posteriormente, habiéndose conseguido en las experiencias llevadas á cabo en Kiel (Alemania), lanzar torpedos provistos de dicho regulador á distancias de 1.000 á 1.400 metros sin desviación apreciable.

Hay que dotar á los barcos de guerra, de fuegos de caza y retirada.

Los cañones de través son de gran eficacia.

Los fuegos de andanada convergentes á cortas distancias son los más aplicables.

La doble hélice de hoy permite el más fácil manejo; pero se conservan las mismas evoluciones y los mismos métodos, porque aún representan lo más fácil dentro de lo más conveniente.

Las evoluciones han de ejecutarse con suma rapidez.

Se ha substituído la *línea de fila*, única recomendada durante muchos años, por la *línea de frente*, generalmente compacta.

Los órdenes de grupo dan mayor sencillez á las operaciones; todos estos órdenes en triángulo isósceles.

En las evoluciones oblicuas, si bien hay que disminuir la velocidad, son claras y mejor que las rectangulares usadas en Inglaterra.

---

(1) Banús.

Uno de los problemas que actualmente preocupan, es el de abastecer de carbón en alta mar á los grandes acorazados y cruceros, los cuales, una vez consumido su combustible y perdida por lo tanto su velocidad, quedarían inútiles para seguir combatiendo, á no encontrar algún medio de reponerlo en el acto.

Comprendiendo también que la cuestión de tiempo, para tal operación, es de interés primordial, se han verificado algunos ensayos (1), que consistieron en cargar con la mayor rapidez posible una cantidad determinada.

Como la operación presentaba menores dificultades en un puerto que en alta mar, se ha llevado á efecto andando algunos barcos cargados con el carbón que se destinaba á los buques de guerra, alcanzándose el resultado de cargar en una hora 116 toneladas como máximo y 108 como mínimo.

Para los barcos en marcha se ensaya actualmente un aparato vigía, sistema Orechioni, utilísimo sobre todo para grandes velocidades (2).

El vigía se compone de un torpedo, tipo Whitthead, de muy pequeñas dimensiones, que contiene un avisador de choques, un motor eléctrico y un regulador de inmersiones.

El vigía eléctrico submarino avisa todo riesgo al oficial de cuarto, con tiempo suficiente para prevenirse contra el peligro de choque, sea con banco ó cuerpo flotante.

De tal modo, un buque dotado del aparato para marcar la dirección de los sonidos en alta mar, del vigía submarino y de farolas eléctricas de aviso, parece un ser dotado de sentidos: ve, oye, palpa y hasta con sus poderosas sirenas habla.

La artillería de tiro rápido se ha generalizado. Ya no constituye la primitiva defensa contra los torpederos,

---

(1) Portsmouth, 1898.

(2) Tolón, 1898.

sino que ha de tomar parte importante en los combates navales.

La parte no acorazada queda expuesta á aquel fuego y calibres medios cargados con melinita y otros explosivos análogos, cuyos efectos serán más decisivos que los producidos por artillería de grueso calibre.

El progreso de la fabricación de las planchas, en su resistencia y en la reducción del peso de las torres y casamatas para la artillería, han permitido blindar las flotaciones, y al aparecer el cañón de tiro rápido con sus asombrosos estragos, reaparecen otra vez los blindajes completos en todo el costado, sin perjuicio de atender á la protección de la cubierta, si bien no en la forma de concha de tortuga de enorme peso y dedicada exclusivamente al amparo de la gruesa artillería, dejando todo el buque, y por tanto, sus tripulantes, abandonados al efecto desastroso del cañón de tiro rápido.

El afán de aumentar el peso ha hecho retroceder desde 110 toneladas á 60 ú 80 como ináximum. Para el manejo de las piezas produce complicación y á veces entorpecimiento, consiguiendo hacer expuesto el servicio tanta máquina hidráulica, auxiliar de la carga, que ha de proveer separadamente de proyectiles, ó de lo contrario habrá la natural confusión al tomar de una plataforma del ascensor los proyectiles, cuando no sean de un solo calibre los que aquélla conduzca. Además, una interrupción en el juego de esos elevadores, puede interceptar el servicio ó dificultar la maniobra y operaciones de los tripulantes. Esta aplicación puede utilizarse procurando que sea especial, en lo posible, el servicio de cada pieza de aquellas que exclusivamente lo necesitan.

El artillado varía mucho, empleándose distintos calibres; la tendencia, como queda dicho, es la de reducir el peso hasta donde sea compatible con los medios de ataque.

Se emplean de 30, 25, 20 y 15 centímetros, y de menores calibres; ametralladoras Maxim, las más aceptadas; cañones *Hotchkiss*, Hontoria, Canet y otros muchos que sería largo enumerar.



Recientemente (1) ha empezado á usarse en Alemania para la dotación de cruceros, un nuevo cañón de tiro rápido de 21 centímetros.

Otro nuevo cañón automático «Maxim», de tiro rápido, para buques y costas, ha alcanzado una rapidez en el fuego mayor del doble que en ninguna otra arma de su clase; se dispara automáticamente, para lo cual basta tan sólo oprimir el fiador.

Como muestra de la artillería de un buen buque moderno, puede citarse la del crucero acorazado *General San Martín*, construído por cuenta de la República Argentina en la casa Orlando, de Liorna, y entregado ya al gobierno de la República (2).

El armamento de este buque se compone de 4 cañones de 204 milímetros, 10 de 152, 6 de 126, 12 de 57, 10 Maxim Nordenfelt de 37; total 42 piezas, todas de tiro rápido.

Haciendo caso omiso de que estas piezas constituyen, sea por su sistema de construcción, en cinta, sea por los obturadores de movimiento único y afuste del pedestal, una verdadera novedad en Spezia, su sistema es tal que, según opinión de hombres técnicos esclarecidos, el *San Martín* es un crucero de primer orden y de valor militar indiscutible.

En efecto, gracias á acertadas modificaciones introducidas en el casco, las piezas extremas de 152 milímetros pueden disparar según el eje del buque, sea en caza máxima, sea en máxima retirada, y esto pueden hacerlo también las piezas de 126 milímetros.

Además, como el *San Martín* tiene sus anclas *Martín* alojadas en separados varaderos, queda su campo completamente libre de las piezas de 204 milímetros por unos 274°.

En una palabra, el *San Martín* puede disparar 16

---

(1) Marzo 1898.

(2) Mayo 1898.

piezas por la proa, 16 por la popa y 22 por el través, todas, como dijimos, de tiro rápido.

Estas pruebas tuvieron lugar disparándose tres tiros por cada pieza, con carga cordita, ensayándose los ángulos de tiro en caza máxima y máxima retira y con las máximas elevaciones y depresiones. Se disparó además una andanada de ocho piezas por medio de la electricidad.

En todas estas pruebas ni el buque ni sus instalaciones interiores sufrieron el más mínimo desperfecto.

Particularmente las descargas con 90° de proa y popa, que se temía pudieran ocasionar algún daño al casco ó á los alojamientos de popa, resultaron muy inofensivas para éstos.

Son de producción nacional los cañones construídos por la casa Armstrong, en Puzoles (Nápoles).

El servicio de municionamiento de las piezas ha sido estudiado, como se comprende fácilmente, con la atención que exige tan importante armamento y la rapidez del tiro.

Hay, en efecto, 16 ascensores de noria que accionan todos por la electricidad y á mano.

Cada calibre de cañón, desde 204 milímetros hasta 37, tienen sus ascensores propios é independientes, de manera que no hay peligro ninguno de que en el momento de funcionar se mezclen ó confundan las municiones de distintos calibres, como suele suceder, por ejemplo, cuando un ascensor único sirve para todas ellas.

Esta ventaja, que asegura la rapidez del tiro en las varias baterías del *General San Martín*, aumenta su valor como buque de combate.

Los motores eléctricos para estos ascensores fueron construídos en los talleres de Savigliano (Turín), como asimismo los motores para las torres.

Estos últimos pueden desarrollar dos velocidades, una grande y otra pequeña, y ser parados instantáneamente, de manera que sea fácil ejecutar la mira con ambos.

Dados á la ligera estos detalles del armamento verda-

deramente excelentísimo del *San Martín*, sólo resta decir algo de su velocidad, factor importante que le da también condiciones envidiables.

En efecto, habiendo salido este crucero del golfo de Spezia para efectuar una prueba preliminar á tiraje natural, dió enseguida resultados tan buenos, que pudo ejecutar inmediatamente la prueba oficial, navegando durante seis horas consecutivas con una velocidad de 18'06 millas, y un máximum, alcanzado varias veces, de 18'45 millas, á pesar de mar picada y viento fresco.

El artillado moderno ya no guarda la distribución que en tiempos se empleó para los buques de guerra, la antigua batería principal está hoy dedicada á los cañones de tiro rápido.

En tal forma se han reformado las antiguas reliquias de la armada española, la *Vitoria* y la *Numancia*.

Llevan sus seis cañones más potentes (Hontoria de 16 centímetros), en cuatro reductos, uno en caza, otro de través y dos en retirada. Las piezas de pequeño calibre montadas en la cubierta y en las cofas militares completan el sistema del artillado. De éstas cuentan dichos buques, ocho *canet* de tiro rápido y de 14 centímetros y 10 de calibres menores. Cuentan además con dos tubos lanza torpedos.

La coraza de 14 centímetros que protege los costados de la *Vitoria* y la *Numancia*, es análoga en eficacia á las modernas defensas de los cruceros acorazados del día, y tiende como aquéllos á impedir los efectos destructores de los cañones de tiro rápido, ya que contra los disparos de los monstruos de 40 centímetros de calibre pocos cruceros se blindan, tanto más, cuanto que los papeles de estas dos clases de artillería han cambiado de lugar en importancia, según las modernas opiniones navales.

No tan sólo debe aprovecharse el material antiguo para transformarle en material utilizable apropiado á las necesidades que exige la marina de guerra con el actual progreso, sino también puede y debe ser aprovechado el de la marina mercante para reformar, nutrir y servir de

reserva y segunda línea por decirlo así, á las fuerzas navales de una nación. En tal concepto, deben ser utilizados los barcos de mejores condiciones que las compañías navieras tienen para la explotación, constituyendo grandes y productoras empresas, y esos buques, generalmente de mucho andar, de excelentes condiciones marineras, son susceptibles de modificaciones que los conviertan en cruceros auxiliares, en barcos de guerra supletorios á los que forman la armada militar, y hasta la marina, valiéndose de los recursos que ofrecen las leyes, puede establecer una verdadera requisita de tales barcos y ordenar queden á disposición del Estado para utilizarlos en servicio de la patria.

El hecho de superar la escuadra inglesa en la India á las de Francia y Rusia combinadas en más de 25.000 toneladas, ha determinado al emperador á decretar la concesión de 90 millones de rublos para la adquisición de barcos de guerra.

Austria, á pesar de sus escasas costas, cuenta con algunos acorazados y ha botado al agua el año 97, un nuevo torpedero; hoy posee nueve de los primeros, quince de los segundos y algunos más de distintas clases, en su mayoría de construcción antigua, pero convenientemente reformados.

En el expresado año de 1897, han sido botados al agua, en España, un acorazado, dos cruceros y tres destructores de torpederos; en los Estados Unidos, tres cruceros; en el Brasil, un monitor de 5.000 toneladas; en la República Argentina, un buque escuela de 2.500; en Chile, un crucero acorazado de 8.500; en los Países Bajos, un crucero de 4.000; en Noruega, dos acorazados de 3.400; en Francia, un crucero acorazado de 8.300, dos buques de 2.400 y otros dos de 900 y 1.300 respectivamente.

La China ha botado al agua en dicho año, un crucero de 1.000 toneladas, otro de 3.000 y otro de 4.300.

El Japón, un crucero de 4.200, con el cual completa 25 buques de dicho orden, si bien de distintos tonelajes,

y posee además cuatro grandes acorazados y 29 torpederos.

Italia también ha terminado en la citada fecha, dos acorazados de 6.840 toneladas y dos acorazados de 9.800, con lo cual posee 16 grandes buques de combate, 17 cruceros, 15 avisos torpederos y 105 torpederos.

Inglaterra ha lanzado al agua en ese mismo año, cuatro buques de 11.000 toneladas, uno de 5.800, cinco de 2.200 y trece destructores de torpederos, con lo cual reúne en su flota militar, 55 acorazados de todas clases, 103 cruceros, 87 destroyers, 33 cazatorpederos, 180 torpederos y más de 50 buques de distinta clasificación.

Rusia ha botado al agua últimamente, siete destructores de torpederos, contando en su flota 18 grandes acorazados, 15 cruceros protegidos, 4 cañoneros, 22 destroyers y 45 torpederos.

Alemania posee grandes y hermosos acorazados de distinto tipo; recientemente ha botado al agua dos acorazados de 11.200 y 10.700 toneladas y tres cruceros de 5.700, haciendo un total de 30 buques de esta clase y más de 100 torpederos.

Rusia, después de adquirir el crucero *Socltana*, construido en el Havre por la sociedad del Mediterráneo, ha encargado á la industria nacional la construcción de varios torpederos, un crucero protegido del tipo *Osslabia* de 12.670 toneladas, y dos acorazados, uno de 8.800 toneladas, análogo al *Rostislan*, y otro de 12.480, del tipo *Tri-Sviatitelia*.

Si bien Rusia alcanzará una poderosa flota en tiempo relativamente corto, más rápidamente ha de prosperar la del Japón, cuyo país contará en breve con un considerable número de buques de combate de primer orden.

El nuevo crucero *Akasi*, construido en el arsenal de Yosuka, desplaza 2.800 toneladas, y su artillería consiste en dos piezas de 15 y seis de 12 centímetros, doce de 45 milímetros de tiro rápido y dos tubos lanza torpedos; sus máquinas desarrollan 8.000 caballos de fuerza, y se calcula su coste en 155.000 libras.

El acorazado construído en Elswick, botado al agua recientemente, de 9.750 toneladas de desplazamiento, excede á 21 millas de andar, con un radio de acción de 10.000 y capacidad en sus carboneras para 1.400 toneladas de carbón. Monta cuatro cañones Armstrong en barbetas acorazadas y 14 de tiro rápido; 10 de éstos en casamatas con blindaje de 15'2 centímetros y cuatro de ellos protegidos. El blindaje de los costados es de acero Harveysed de 17'7 centímetros, y los mamparos transversales, del mismo material y espesor de las casamatas.

Italia persiste en la construcción de grandes barcos de guerra; y de los tres de que actualmente se ocupan los astilleros de Spezzia, Castellamore y Venecia, se puede decir son de lo más excelente según los proyectos. Dichos buques serán cruceros de primera clase que participarán de las cualidades de cruceros y acorazados, con un desplazamiento de 13.000 toneladas y un andar de veinte millas. En su artillado han de emplearse cañones de nuevo modelo, de treinta y medio centímetros de calibre.

Las dimensiones del nuevo crucero portugués *D. Carlos I*, botado recientemente al agua en Elswick, son las que siguen: desplazamiento, 4.100 toneladas; eslora, 109<sup>m</sup>,72; manga, 14<sup>m</sup>,32; y calado, 5<sup>m</sup>,18. Su armamento consiste en cuatro cañones de 15 centímetros y ocho de 11, todos de tiro rápido, cuatro ametralladoras, y cinco tubos lanza torpedos, tres de ellos sumergidos.

El blindaje de la cubierta protectora es en su parte inclinada de 101 milímetros de espesor, y la velocidad obtenida en las pruebas es de 20 á 22 millas por hora. La capacidad de carboneras es de 1.000 toneladas, y su radio de acción de 10.000 millas, con velocidad moderada.

Las dimensiones del nuevo crucero acorazado francés *Montcalm*, que se construye en la «Forges et chantiers de la Méditerranée», son las siguientes: eslora, 138 metros; manga, 19<sup>m</sup>,40; puntal, 13<sup>m</sup>,25; desplazamiento, 9.515 toneladas.

El espesor de la coraza, en la línea de flotación, es de 150 milímetros.

Su armamento consistirá en dos piezas de 194 milímetros y otras dos de 164 de tiro rápido; cuatro de 100 milímetros, también de tiro rápido; diez y seis de 47, seis de 37 y dos tubos lanza torpedos.

Inglaterra ha botado al agua en los astilleros de la Fairfield Shipbuilding and Engineering Company de Govan, el crucero de segunda clase *Hermes*. Sus dimensiones son: eslora, 94<sup>m</sup>,68; manga, 16<sup>m</sup>,45, y calado, 6<sup>m</sup>,40. Desplaza 5.650 toneladas.

Hállase protegido por una cubierta que, así como el casco, es de acero, y la cual se extiende de proa á popa, llevando debajo las máquinas, pañoles de municiones y demás almacenes.

Se armará con once cañones de 15 centímetros, 8 de 12 libras y tiro rápido, y 6 ametralladoras.

Sus máquinas serán dos de triple expansión, colocadas en departamentos separados; y el vapor lo producirán ocho calderas Belleville, en condiciones de trabajar con una presión de 300 libras por pulgada cuadrada.

La velocidad proyectada es de 20 millas, con una fuerza de 10.000 caballos, y su tripulación será de 500 hombres, incluyendo los oficiales.

El 22 del actual se botó al agua en Clydebank el crucero *Ariadne*, construido por la Shipbuilding and Engineering Company.

Es un buque semejante al *Europa*, que mide 175<sup>m</sup>,73 de eslora, 21<sup>m</sup>,03 de manga y desplaza 11.000 toneladas. Lleva máquinas que desarrollan una fuerza de 16.500 caballos y 20,75 millas de andar.

Su armamento consiste en cuatro cañones de 152 milímetros de tiro rápido, protegidos; otros doce del mismo calibre, en casamatas acorazadas de acero Harveysed; catorce de 12 libras; un gran número de pequeños cañones y ametralladoras y dos tubos sumergidos lanza torpedos.

En los astilleros particulares de Inglaterra han sido terminados los siguientes barcos de guerra:

Para el Japón ocho, entre acorazados de 1.<sup>a</sup> y cruceros, y ocho *destroyers*; para Noruega, un guardacosta; dos para Chile; dos para China; uno para el Brasil; un crucero para Portugal; cuatro torpederos para Austria, y un *destroyer* para Alemania.

Los acorazados de 11.500 toneladas *Kearsarge* y *Kentucky*, recientemente botados al agua en Newport, miden 112 metros de eslora, 22 de manga y 7 próximamente de calado máximo. Su velocidad proyectada es de 16 millas, con 11.000 caballos de fuerza.

Lo característico en estos buques es el sistema de torres superpuestas.

Su armamento consistirá en cuatro cañones de 32 centímetros, colocados cada dos en una torre. Encima de éstas se hallan otras más pequeñas y en las que han de montarse dos cañones de 20 centímetros. Llevará además catorce cañones de 12 centímetros, cuatro ametralladoras y cinco tubos lanza torpedos.

En los astilleros de Schussenried se ha comenzado la construcción de varios cañoneros y de seis torpederos, que deben entregarse á la marina en disposición de prestar servicio á principios del próximo año.

El desplazamiento de los cañoneros será de 895 toneladas, y sus dimensiones las siguientes: eslora, 61<sup>m</sup>,90; manga, 9<sup>m</sup>,14; y calado, 3<sup>m</sup>,25.

La velocidad exigida en el contrato es de 13 millas. La capacidad de carboneras de 120 toneladas, y se calcula en 3.000 millas el radio de acción de cada uno de estos buques.

Su armamento consistirá en cuatro piezas de 88 milímetros de tiro rápido y seis ametralladoras.

Los torpederos desplazarán 155 toneladas, y medirán 48<sup>m</sup>,20 de eslora, 5<sup>m</sup>,10 de manga y 2<sup>m</sup>,50 de calado. La velocidad calculada es de 30 millas por hora, y se armarán con un cañón de 5 centímetros y una ametralladora.

No debe pasar inadvertido el gran interés que pone Inglaterra en acrecentar los medios ofensivos de la marina de guerra.



Recientemente ha dotado al *Alexandro*, buque almirante de la flota de reserva, con seis cañones de tiro rápido, é igualmente se han armado con piezas de artillería moderna, el *Shedea*, barco escuela, el *Ilekla* y el *Feasless*, estacionado en Malta.

Ha sido aprobado por el almirantazgo inglés, el proyecto de instalación de las boyas provistas de luz de gas que han de iluminar el canal de Spithead (Inglaterra).

Este sistema de boyas fué empleado por primera vez en la gran revista naval, generalizándose su empleo hasta el punto de utilizarlas con carácter de permanentes.



## RECURSOS MARÍTIMOS

---

Nada hay más difícil, decía el almirante Saint-Bon á la Cámara italiana, que formular un plan orgánico (de la Marina); esto tiene alguna semejanza con la determinación de la unidad de valor de los economistas.

Lo primero que debe preguntarse el encargado de reorganizar nuestra Marina, es el papel que debe desempeñar en una guerra. El desarrollo de nuestras costas, la importancia de nuestras colonias, el valor de nuestra marina mercante, parecen exigir en toda guerra naval que emprendamos, ó nos veamos obligados á sostener, una ofensiva enérgica; pero por desgracia, nuestros recursos nos vedan este procedimiento y nos obligan á más modestas aspiraciones. Examinemos el valor de estos tres objetivos: defensa de nuestras costas, relaciones con nuestras colonias, protección de nuestro comercio.

Lo primero es ineludible; dejar las costas indefensas, equivale á tener constantemente amenazados y quizá perdidos nuestros arsenales, á permitir que el enemigo imponga fuertes contribuciones á nuestras plazas marítimas, á perder la esperanza de impedir desembarcos más ó menos amenazadores, á consentir el bloqueo y por tanto inmensos perjuicios al comercio, que ni aun podrá recurrir al cabotaje; finalmente, á distraer para la defensa del litoral multitud de fuerzas del ejército, que á más de no poder reemplazar á la escuadra, quizá produjeran en otro teatro de operaciones efectos decisivos. No hay, pues, que pensar siquiera un momento en dejar abandonadas nuestras costas en caso de guerra.

Las colonias necesitan indudablemente comunicar con la madre patria, no sólo para que ésta envíe refuerzos materiales, si que también para que haga sentir su acción moral, para que los defensores de aquéllas no se crean abandonados por su propio país. Esta necesidad es aún mayor cuando se trata de colonias en que existen, por lo menos latentes, síntomas de rebelión, y cuando no se pueda contar con la fidelidad del elemento indígena. En este caso, si pasan días y días sin recibirse nuevas de la metrópoli, si el pabellón nacional no aparece con frecuencia dando noticias de la madre patria, las guarniciones, rodeadas de elementos hostiles, irán gastando su energía, y si nuevos elementos no las reaniman, creyéndose quizá abandonadas, la defensa se irá debilitando y acabará por ceder. Pero en la guerra hay que prever todas las contingencias, y como fuera muy posible que en el caso de luchar con una nación marítima poderosa, no hubiera medios de comunicar, por lo menos en mucho tiempo, con las colonias, es preciso, ineludible en nuestro concepto, dotar á cada colonia de escuadra propia, de elementos que puedan defender sus costas y aun intentar ponerse en comunicación con los de la Península. Por otra parte, la defensa de las costas coloniales es tan importante como el de las peninsulares y, si se quiere, más. Un desembarco en una colonia deseosa de autonomía puede ser un punto de apoyo para los indígenas; y este desembarco sólo podría impedirse por medio de buques encargados de vigilar el litoral. Si las colonias poseen suficiente escuadra para impedir los desembarcos, bombardeos y, en general, todos los ataques que el enemigo pueda intentar, se hallará en muy buenas condiciones para sostenerse por mucho tiempo, aun cuando no comunique con la metrópoli, y si aquélla se hallara verdaderamente unida á ésta, pudiera prescindirse de dichas comunicaciones.

En cuanto al tercer cometido de la Marina, dudamos que pueda desempeñarlo, no la nuestra, sino ninguna otra, ni la más poderosa. Cuanto mayor sea el comercio de

una nación, cuanto más desarrollo tenga la marina mercante, mayores dificultades habrá para protegerla por medio de la de guerra, ocupada en defender las costas, conducir convoyes, atacar al contrario y destruir sus recursos navales militares. En nuestro concepto, la marina mercante sólo podría protegerse por convenios internacionales, á los cuales no es de creer que se sujeten las naciones marítimas, pues saben que los daños causados al comercio son uno de los medios propios para obligar al enemigo á pedir la paz, ó lo que creemos más factible, ya por medio del corso establecido á favor de patentes convenientemente expedidas, ó en forma de escuadra voluntaria creada por la misma marina mercante, adoptando los procedimientos sancionados en Rusia en 30 de mayo de 1878, relativos á la creación de una milicia voluntaria.

De lo expuesto resulta, que el principal cometido de nuestra marina de guerra, debe ser la defensa de las costas de la metrópoli y de las colonias, procurando además aprovechar cuantas ocasiones se le presenten para establecer relaciones entre éstas y aquélla.

Esta última condición nos pone en el caso de no poder prescindir de los buques de combate, que algunos no creen convenientes por su elevadísimo precio. Pero aun cuando esto es cierto, aun cuando por lo que cueste un acorazado puedan construirse varios cruceros propios para largas navegaciones, no nos parece que pueda prescindirse de aquel importante elemento. No hay que comparar, para deducir su insuficiencia, el caso de que un buque acorazado se vea atacado por varios cruceros y torpederos, sino que es preciso examinar lo que le sucedería á una escuadra de cruceros y torpederos, atacada por otra que á más de estos elementos contara con buques acorazados. En este caso, que sería el que más lógicamente se presentaría, la superioridad no estaría por cierto en favor de la primera; pues al fin y al cabo los cruceros no están en condiciones de luchar contra los buques de combate, cuyos elementos ofensivos y defensivos

son muy superiores á los de aquéllos, que aun cuando fueran más maniobreros, no siempre podrían compensar en el combate con esta condición las demás de que carecen. Pero aun prescindiendo de la necesidad de aventurar nuestra escuadra en alta mar para establecer relaciones con las colonias, la defensa de las costas exigiría buques de combate de gran potencia; porque siendo la escuadra el elemento que más estorbo causará al enemigo que amenace el litoral, tratará de destruirla y no será difícil que, por más que aquélla procure evitarlo, haya un combate naval en que los citados buques serán indispensables. Además, en mar, como en tierra, la defensiva absoluta es inadmisibile, la defensa debe ser ofensiva, y para ello es preciso tener elementos capaces de hacer enérgicas salidas y aun excursiones hasta el litoral enemigo, si se halla próximo, como lo están por ejemplo las costas francesas. Finalmente, como los cruceros no pueden servir para empeñar un combate contra los fuertes de tierra, habría que renunciar por completo á esta operación si la escuadra careciera de buques de mayor potencia, y aun cuando hoy no podemos pensar en la ofensiva, tampoco nos parece cuerdo renunciar á ella por completo; tanto más cuanto pudiéramos hallarnos en guerra, como ya otras veces ha acontecido, con alguno de los pequeños estados de la América, y fuera altamente vergonzoso carecer de buques capaces de batirse con buen éxito contra las fortificaciones de tierra de nuestros enemigos. Si á todas estas consideraciones se agrega la de que un crucero pueda crearse recurriendo á la marina mercante, y un acorazado no, se comprenderá que nuestra Marina no debe prescindir de estos elementos que forman parte integrante de las demás escuadras europeas.

(1) El Gobierno pudiera destinar alguna cantidad para subvenciones á los armadores de los buques mercantes, construídos de modo que pudieran servir de trans-

---

(1) Banús.

portes unos, otros de cruceros. Aquéllos deberían cumplir con las condiciones siguientes: 1.º, capacidad suficiente para el transporte completo de unidades constituidas, batallones ó regimientos, escuadrones ó baterías; 2.º, velocidad suficiente para no entorpecer á los buques de la escuadra encargados de la escolta de convoyes; 3.º, disposición conveniente para transportes especiales, como lo son el ganado, el material de artillería y los heridos. Los buques cruceros deberían tener las siguientes condiciones: 1.º, velocidad no inferior á 16 millas; 2.º, carboneras de gran capacidad y dispuestas de modo que la máquina quedara completamente protegida; 3.º, puente suficientemente reforzado para admitir algunas piezas de calibre medio. Tanto los transportes como los cruceros deberían ser de casco de hierro ó acero, dividido en compartimientos. De este modo, la Marina de guerra tendría una reserva de material que sólo costaría las subvenciones que el Gobierno destinara al fomento de la marina mercante, y cuyo entretenimiento en nada gravaría el presupuesto. Para las naciones de pocos recursos y de grande extensión de costas, este sistema habría de dar por fuerza muy buenos resultados, y creemos que debería constituir el complemento de todo plan de nuestra organización.

*Escuadra del Mediterráneo.*—La importancia de ésta es grandísima; pues á más de vigilar las costas de la Península, debe guardar las Baleares y los presidios de Africa, y en caso necesario establecer comunicaciones con las islas Filipinas. Esta escuadra podría tener dos divisiones, cuyos centros fueran Mahón y Cartagena. Cada división, 2 acorazados, 2 cruceros de 1.ª clase, 4 torpederos de 2.ª para la exclusiva defensa de las costas, 3 cruceros de 2.ª clase, 3 torpederos de 1.ª, 4 embarcaciones de pequeño calado, para las defensas locales.

*Escuadra del Atlántico.*—Esta, además de defender los tramos de costa comprendidos entre el Estrecho de Gibraltar y la desembocadura del Guadiana, y desde la desembocadura del Miño hasta la frontera francesa, con-

curriría con la escuadra del Mediterráneo á la defensa del Estrecho. Debería tener próximamente igual composición que la anterior, y por centros de sus divisiones Cádiz y el Ferrol.

*Escuadra de Filipinas.*—Esta tendría por exclusivo objeto la custodia de aquel Archipiélago; se debería componer de 1 acorazado, 2 cruceros de 1.<sup>a</sup>, 4 de 2.<sup>a</sup>, 4 torpederos de 1.<sup>a</sup>, 2 de 2.<sup>a</sup> y 8 embarcaciones para la defensa local.

Resumiendo: resulta que el número total de buques sería el siguiente:

|                               | Acorazados..... | Cruceros de 1. <sup>a</sup> .... | Cruceros de 2. <sup>a</sup> ... | Torpederos de 1. <sup>a</sup> (1).. | Torpederos de 2. <sup>a</sup> .... | Para la defensa local |
|-------------------------------|-----------------|----------------------------------|---------------------------------|-------------------------------------|------------------------------------|-----------------------|
| Escuadra del Mediterráneo.... | 4               | 4                                | 6                               | 6                                   | 8                                  | 8                     |
| Idem del Atlántico.....       | 4               | 4                                | 6                               | 6                                   | 8                                  | 8                     |
| Idem de Filipinas.....        | 1               | 2                                | 4                               | 4                                   | 2                                  | 8                     |
| TOTAL.....                    | 9               | 10                               | 16                              | 16                                  | 18                                 | 24                    |

El valor de estos buques sería próximamente el que á continuación se expresa:

(1) Cuando sea inminente una guerra convendría aumentar cuanto se pueda el número de estas embarcaciones.

|                                     | Número de buques | Importe de uno | TOTAL              |
|-------------------------------------|------------------|----------------|--------------------|
| Acorazados.....                     | 9                | 11.000.000     | 99.000.000         |
| Cruceros de 1. <sup>a</sup> .....   | 10               | 5.000.000      | 50.000.000         |
| Cruceros de 2. <sup>a</sup> .....   | 16               | 3 000.000      | 48.000.000         |
| Torpederos de 1. <sup>a</sup> ..... | 16               | 250.000        | 4.000.000          |
| Torpederos de 2. <sup>a</sup> ..... | 18               | 150.000        | 2.700.000          |
| Buques para defensa local.          | 24               | 1.000.000      | 24.000.000         |
| <b>TOTAL GENERAL...</b>             | <b>93</b>        | <b>»</b>       | <b>227.700.000</b> |

(1) Esto sólo indica la necesidad de pensar con tiempo en la organización de una buena escuadra, y adviértese que nos hemos atendido á lo más indispensable. Aun evaluando en 80.000.000, como lo hace el Sr. Ardois, el valor del material que pudiera venderse, resulta un gasto de 147.800.000, lo que quiere decir que gastando 10.000.000 anuales, se tardaría en la construcción del material expresado unos quince años (2).

En tiempo de paz no sería necesario mantener tri-

---

(1) Los estados que preceden, así como el razonamiento que sigue, obra del Sr. Banús, indica cuán acertado era su hermoso proyecto de hace diez y seis años, y cuánto hubiéramos ganado al realizarlo. El distinguido tratadista incluía en su proyecto otra escuadra para las Antillas, que por fortuna ya no nos es necesaria, y calculaba veinte años de término la construcción de dichos barcos. Nuestra modificación lo reduce á quince; pero la fecha esta aún será menor incluyendo en el proyecto como existentes los buques que nos ha dejado á flote el desastre de la reciente guerra.

(2) De este tiempo hay que rebajar el que representaría la construcción de los buques existentes y los que están á punto de terminar de construirse.



puladas todas estas embarcaciones. En nuestro concepto, las únicas que es conveniente que se hallen siempre sirviendo, son el mayor número posible de acorazados y los cruceros de 1.<sup>a</sup> Aquéllas porque, como su manejo es difícil, requieren personal ejercitado y que conozca las condiciones del buque que en guerra debe manejar. Las otras porque servirán para representar nuestro pabellón en países lejanos, y para viajes que ejerciten á nuestros marinos. En tiempo de guerra se echará mano, como ya hemos dicho, del material mercante que tenga condiciones adecuadas.

Es indiscutible la necesidad de que las naciones cuenten con las fuerzas, en el mar, que su situación geográfica y sus colonias exigen. Lo contrario es abdicar por una parte de la posesión de estas colonias, poner en peligro el territorio de la metrópoli y renunciar desde luego y para siempre á la consideración universal para ocupar un lugar secundario, que lleva consigo el desdén de los pueblos y de las naciones fuertes que dirigen la acción diplomática del mundo civilizado.

Si hubiera nación que dejara sin protección su comercio marítimo y aun desatendiera sus colonias, no podía hacer extensiva tan funesta política á la defensa de sus costas.

Cuando los recursos no permiten atender con carácter permanente á tan sagradas obligaciones, hay otros medios, la misma marina mercante, bien expidiendo patentes de corso, bien formando una escuadra voluntaria, que no es idea nueva, adoptando los procedimientos sancionados en Rusia. (1)

La marina mercante, como dice un ilustre escritor, es un elemento muy importante para constituir en tiempo de guerra, meras unidades que ayuden á las fuerzas navales del Estado y protejan al comercio. Por eso, dice el autor á que aludimos, toda potencia marítima debe alen-

---

(1) 30 mayo de 1878.

tar cuanto á dicha marina se refiera, dando subvenciones y concediendo franquicias á las empresas que construyan buques aptos para servicios de guerra, y otorgando distinciones honoríficas y pecuniarias á las tripulaciones que tomen parte en ellos. La marina mercante y la de guerra, termina dicho tratadista, están tan unidas, que todo cuanto contribuya al fomento de aquélla, redundará en favor de ésta, y por tanto, no debe un gobierno previsor descuidarla.

Sobre todo, la defensa de las costas no puede abandonarse, y si no hay posibilidad de construir cruceros y acorazados, hace falta reformar los transportes de la marina mercante para convertirlos en cruceros auxiliares que con su acostumbrada ligereza puedan desempeñar importantes servicios en unión de los destroyers, cazatorpederos, cañoneros, guardacostas y pontones que se sitúan en el litoral, con objeto de presentar de cerca obstáculos al enemigo, y á veces muy serias dificultades que no se vencen tan fácilmente; pues el andar de dichos barcos les permite, con práctica de las costas y mares, recorrer muchas millas sin encontrar al adversario.

Todos los países acuden al poderoso recurso de crear una marina supletoria.

Los mismos Estados Unidos han logrado disponer, según lo demuestra en el estado que sigue el ilustrado escritor D. F. Aldodern, una flota de cruceros auxiliares, aprovechando sus trasatlánticos, que han armado en guerra, conservando, con ligeras variaciones, la misma marinería mercante, que ha pasado al servicio del Estado mediante una fuerte remuneración.

De esta clase de buques auxiliares cuenta hoy día con los siguientes:

| EN EL ATLANTICO          | DESPLAZAMIENTO   | VELOCIDAD DE MARCHA | ARMAMENTO  |        |        |       | PROCEDENCIA DEL BUQUE     |
|--------------------------|------------------|---------------------|------------|--------|--------|-------|---------------------------|
|                          |                  |                     | CAÑONES DE |        |        |       |                           |
|                          |                  |                     | 15 cm.     | 12 cm. | 10 cm. | P. c. |                           |
|                          | <i>Toneladas</i> | <i>Millas</i>       |            |        |        |       |                           |
| San Luis.....            | 11.629           | 22                  | 8          | •      | •      | 8     | International.            |
| San Pablo.....           | 11.629           | 22                  | 8          | •      | •      | 8     | Navigation Company.       |
| Paris.....               | 10.794           | 20                  | 12         | •      | •      | 12    |                           |
| Nueva York.....          | 10.802           | 20                  | 16         | •      | •      | 8     | Pacific Mail.             |
| Newport.....             | 2.785            | 16                  | •          | •      | •      | 8     |                           |
| City of Paris.....       | 3.582            | 12                  | •          | •      | •      | 8     |                           |
| Caracas.....             | 2.584            | 12                  | •          | •      | •      | 6     | Red D. Line.              |
| Philadelphia.....        | 2.820            | 12                  | •          | •      | •      | 8     |                           |
| Venezuela.....           | 2.843            | 12                  | •          | •      | •      | 8     |                           |
| Orizaba.....             | 3.497            | 14                  | •          | •      | •      | 6     |                           |
| Yamuri.....              | 3.497            | 14                  | •          | •      | •      | 6     |                           |
| City of Washington.....  | 2.684            | 15                  | •          | •      | •      | 8     |                           |
| Saratoga.....            | 2.820            | 14                  | •          | •      | •      | 8     |                           |
| Seneca.....              | 2.729            | 13                  | •          | •      | •      | 8     | Cuba Mail                 |
| Yucatan.....             | 3.525            | 14                  | •          | •      | •      | 6     |                           |
| Seguranea.....           | 4.085            | 14                  | •          | 6      | 4      | 7     |                           |
| Vigilancia.....          | 4.115            | 14                  | •          | 6      | 4      | 7     |                           |
| Advance.....             | 2.005            | 15                  | •          | •      | •      | 6     | Pan. <sup>a</sup> RR. Co. |
| Alliansa.....            | 2.985            | 14                  | •          | •      | •      | 6     |                           |
| <b>EN EL PACIFICO</b>    |                  |                     |            |        |        |       |                           |
| City of Sidney.....      | 3.017            | 15                  | 6          | •      | •      | 12    |                           |
| City of Peking.....      | 5.079            | 13                  | •          | 6      | •      | 12    |                           |
| City of Rio Janeiro..... | 3.848            | 14                  | •          | •      | 8      | 8     |                           |
| Peru.....                | 3.528            | 14                  | •          | 9      | •      | 12    |                           |
| City of Panama.....      | 1.490            | 12                  | •          | •      | •      | 6     |                           |
| Colón.....               | 2.686            | 13                  | •          | •      | •      | 6     | Pacific Mail.             |
| San José.....            | 2.081            | 14                  | •          | •      | •      | 6     |                           |
| San Juan.....            | 2.075            | 14                  | •          | •      | •      | 6     |                           |
| San Juan.....            | 2.076            | 14                  | •          | •      | •      | 6     |                           |
| Acapulco.....            | 2.572            | 12                  | •          | •      | •      | 6     |                           |

Como se puede ver, ninguno de estos buques auxiliares sirven en realidad para luchar con los de guerra, ni por sus condiciones defensivas, ni por su armamento, que consiste en cañones de tiro lento en los calibres superiores de 10, 12 y 15 centímetros y de piezas Maxim en los de menor calibre; pero sí sirven para perseguir y capturar á los pequeños buques mercantes, haciendo el servicio de verdaderos corsarios.

Los norteamericanos, que ante las naciones europeas han manifestado renunciar generosamente al corso, no lo han hecho; todos estos buques no son otra cosa que verdaderos corsarios; aunque los califiquen de cruceros de guerra, no son tales cruceros; sus tripulantes y oficialidad están reclutados en la marina civil; su destino no es combatir sino perseguir á nuestro comercio y aun al de las naciones neutrales, como lo ha demostrado la experiencia.

Ante este ejemplo, bien podemos nosotros desechar toda clase de escrúpulos y empezar á hacer uso de nuestro indiscutible derecho: ármense nuestros trasatlánticos que tan bien dirigidos y tripulados se encuentran; autorícese á nuestra marina mercante para tomar parte activa en la guerra; declárese en una palabra el corso, y pronto se verá cómo desaparecen de escena esos desfigurados corsarios y no se vuelve á dar el caso de que todos los días nos apresen indefensas naves y nosotros no hayamos cogido aún ni una sola de las suyas, ni siquiera las que tan descaradamente cargan y salen con contrabando de guerra de la plaza de Gibraltar, á la vista de las fuerzas españolas en Algeciras.

Estos tres últimos párrafos del conceptuoso escritor citado vienen á robustecer nuestros argumentos, respecto á la conveniencia y necesidad de utilizar la marina mercante como poderoso auxiliar de la de guerra, como fuerza supletoria que está llamada á prestar grandes servicios á España, bien en lucha directa con alguna otra nación, cuando no en las complicaciones que forzosamente han de comprender á nuestra patria en las luchas de las gran-

des potencias, luchas tanto tiempo contenidas, que quizás podrán evitarse, pero que la ambición de las unas y el celo, enojo y ojeriza de las demás puedan ser provocadas cuando menos se piensen y se esperen.

Para uno y otro caso, no es ocasión de prepararse en el crítico momento de iniciarse el rompimiento de relaciones ó de estallar el conflicto, sino de estar preparados con la previsión consiguiente, porque ya que España no ha de tomar parte directa y por propia voluntad como lo indican su escasa representación en las relaciones diplomáticas, habrá de hacerlo forzosamente y porque lo exija la conservación de su territorio y el decoro nacional; mucho más si se tiene en cuenta que tales complicaciones, cuando llegan, no pueden eludirse, y solamente tienen la libertad de permanecer completamente neutrales, los que son bastante fuertes para hacer respetar su voluntad, si no con respecto á los intereses de los demás, al menos los suyos propios.

Ni la brevedad del tiempo, ni la improvisación de recursos puede permitir en los instantes supremos preparar lo que debiera estarlo, ni hacer los aprestos que requiere un *casus belli* que todo lo avasalla; véase si no nos sirviera de experiencia bastante, lo acaecido últimamente entre España y los Estados Unidos.

La declaración de guerra es inopinada, sin dejar lugar á prepararse, y en comprobación de nuestro aserto, véase el dato curioso que describe la rápida ruptura de hostilidades en las últimas guerras europeas:

| NACIONES             | Fecha de la declaración de guerra | Fecha del primer encuentro |
|----------------------|-----------------------------------|----------------------------|
| Rusia y Turquía...   | 2 de julio de 1853.....           | 23 de octubre.             |
| Inglaterra y Persia. | 1.º de noviembre de 1856.         | 8 de diciembre.            |
| Francia y Austria..  | 27 de abril de 1859.....          | 20 de mayo.                |
| Prusia y Dinamarca   | 25 de diciembre de 1863.          | 2 de febrero de 1864.      |
| Prusia y Austria...  | 18 de junio de 1866.....          | 24 de junio.               |
| Italia y Austria.... | 20 de junio de 1866.....          | 24 de junio.               |
| Alemania y Francia.  | 15 de julio de 1870.....          | 26 de julio.               |
| Rusia y Turquía...   | 23 de abril de 1877.....          | 23 de abril.               |

Así las de China con el Japón como la de Grecia con Turquía, fueron inminentes y de breve plazo las ocurridas entre las pequeñas repúblicas del Sur de América, pues no hacemos mención especial de la de secesión en los Estados del Norte contra los del Sur, porque fué tan inopinada que tuvo por base la sorpresa, lo que no debe extrañar como condición de raza. Lo mismo ha ocurrido en el apresamiento de los primeros barcos mercantes españoles en la reciente guerra contra ese país.

Constituye, pues, una lógica y conveniente previsión la conveniencia de organizar los servicios del Estado en cuanto á las fuerzas navales se refieren, tratándose de naciones de escasos recursos y de gran extensión de costas, fomentando la marina mercante por medio de subvenciones á las principales casas navieras, á fin de que las construcciones navales se sujetaran á ciertas condiciones que hicieran á sus barcos útiles y aprovechables para la guerra. Esto resultaría práctico, sobre todo si á la base de tres diferentes tipos se tenía en cuenta las principales condiciones. Aquéllos podían ser: el de crucero, cañonero y transporte, todos con casco de hierro ó de acero, sujetándose los primeros á la circunstancia de mayor velocidad, capacidad en las carboneras y resistencia para montar cañones de calibre medio; los segundos, disposición y reparto para la conveniente conducción de tropas, ganado, artillería, heridos, etc., y velocidad media para no entorpecer la marcha de otros buques, y á los cañoneros, que serían los grandes remolcadores de los puertos, para uso y aplicación de las empresas navieras, las condiciones más favorables para dichos barcos y compatibles con su servicio en tiempo de guerra.

Esta flota sería muy conveniente, pues una mediana protección y buena artillería de tiro rápido, resuelve hoy el problema de la lucha en los mares, y si bien los grandes calibres imponen el consiguiente respeto, los calibres medianos del moderno sistema son de consecuencias terribles por la lluvia de hierro que en un momento arrojan sobre el barco contrario.

## ESTUDIO TÉCNICO

---

En la defensa de costas hay que tener en cuenta, en primer término, para su fortificación y artillado, la clase de fuegos de que en tierra puede disponerse y la que presentan los buques de guerra que dirijan su ataque sobre aquéllas.

En lo que á costas se refiere, y salvo alguno que otro modelo Parrot y Krupp de 28 centímetros, de antiguo modelo, podemos clasificar la artillería que se usa en España con la indicada aplicación, en cuatro grupos:

Primer grupo.—Comprende este grupo modelos antiguos de escasa potencia y corto alcance, que se encuentran en número considerable en las plazas del litoral, cañones de avancarga rayados, de bronce y hierro, de 16 centímetros; cañones de hierro lisos, Barrios, de 28; morteros, también lisos, de 32; y obuses sunchados, sistema Elorza, de 21.

Segundo grupo.—Cañones de hierro rayado y sunchado de 24 centímetros modelo 1881 y 84; cañón de 15, también sunchado, modelo 1878, y algunos modelos más modernos, cuya fabricación se encuentra ahora suspendida.

Tercer grupo.—Cañones Krupp de 30,5 centímetros, modelos de 1880 y 87; otros, también Krupp, de 26 centímetros de calibre y cuatro piezas Armstrong de 30,5 y 25 centímetros, montadas en batería en la plaza de Cádiz.

Cuarto grupo.—Cañones sistema Ordóñez de fabricación nacional, cuatro de ellos de hierro entubado de 30,5, 24, 21 y 15 centímetros de calibre, y tres obuses de hierro sunchado de 30,5, 24 y 21 respectivamente.





Salta á la vista la necesidad de reformar nuestra artillería de costa, pues los cañones del segundo grupo, los de avancarga de bronce y hierro de 16 y los lisos de 28, tienen un alcance muy limitado y carecen de potencia para luchar con los modernos buques de guerra.

Los entubados ya no responden á las necesidades del combate con los modernos barcos de coraza de acero níquel y acero cementado Harvey, según ha podido comprobarse en las experiencias llevadas á cabo en los polígonos de Mepfen é Indian Head, en los años 1894 y 95.

Las planchas de acero níquel y harveizado de 0<sup>m</sup>,300 de espesor, resistieron con velocidades remanentes de 552 y 576 metros, los proyectiles de las grandes piezas de 28 y 30,5 centímetros, mientras que los de calibre 15, animado de velocidades iniciales mucho mayores, produjeron resultados más satisfactorios. Esto demuestra la necesidad de obtener una gran velocidad inicial aunque se reduzca el calibre, que es precisamente lo que se está haciendo hoy día con la artillería de los buques de guerra.

En Trubia se está preparando la construcción de cañones de acero, en los cuales, aprovechando la pólvora sin humo, se procurará obtener velocidades iniciales superiores á 700 metros, sin traspasar el límite de presión de 3.000 kilogramos por centímetro cuadrado, lo que parece está ya resuelto, dando á dichas piezas una longitud de 45 calibres.

Aprobado el cuadro de la nueva artillería de acero, podremos contar en breve, para la defensa de nuestras costas, con cañones de 26, 24, 21, 15 y 12 centímetros de calibre, cuyos proyectiles tendrán los pesos, velocidades iniciales y efecto útil de perforación á 2.000 metros de distancia, en esta forma: (1)

---

(1) Estos cuadros están tomados de la obra del sabio ingeniero militar D. Francisco Roldán y Vizcaino, *Tanteos de defensa de las posiciones marítimas*.

| Calibre<br>—<br>Centímetros | Peso<br>del<br>proyectil<br>—<br>Kilogramos | Velocidad<br>inicial<br>—<br>Metros | Perforación<br>en acero<br>á 2.000 metros<br>—<br>Centímetros | MONTAJES                                                                                                                                |
|-----------------------------|---------------------------------------------|-------------------------------------|---------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 26                          | 290                                         | 710                                 | 57,6                                                          | De barbata y de cañonera mínima.<br>De barbata y de eclipse con muelles.<br>De pivote con escudo metálico, ambas piezas de tiro rápido. |
| 24                          | 230                                         | 710                                 | 53,1                                                          |                                                                                                                                         |
| 21                          | 154                                         | 710                                 | 421,0                                                         |                                                                                                                                         |
| 15                          | 56                                          | 710                                 | 28,6                                                          |                                                                                                                                         |
| 12                          | 28                                          | 710                                 | 21,4                                                          |                                                                                                                                         |

En todos estos antecedentes lo primero que importa averiguar cuando se trate de establecer una batería de costa en una posición determinada, es la distancia mínima desde que se la puede ofender y los ángulos de incidencia con que pueden llegar á ella los proyectiles de los barcos.

Si las piezas tiran por cañoneras, el ángulo mayor de fuego no puede exceder de  $10^{\circ}$  á  $12^{\circ}$ , en las de calibre menor á 21 centímetros, siendo su acción más limitada en los calibres superiores, en que dicho ángulo no pasará de  $7^{\circ}$ .

Si los cañones están montados á barbata, el ángulo de tiro podrá llegar á  $20^{\circ}$  ó  $25^{\circ}$ , como en la artillería de tierra, por lo que muchas baterías de elevada cota, que antes podían substraerse á la acción de los proyectiles enemigos, hoy serán ofendidas por grandes ángulos de tiro á grandes distancias.

El resultado funesto para el servicio de la pieza que han dado las cúpulas y torres blindadas ha producido una moderna reacción á favor de la batería á barbata, que por otra parte ofrece incalculables ventajas en la acción ofensiva.

El siguiente cuadro expresa las distancias á que tendría que situarse un buque con cañones Armstrong de 25

ó Krupp de 24 para que su artillería alcanzase á la costa en el vértice de sus trayectorias, ó con las inclinaciones de caída de 1 por 10 y de 1 por 6.

| Altura de la batería de la costa | Distancia para que el proyectil pase horizontal |      | Distancia para que llegue con inclinación de 1 por 10 |      | Distancia para que llegue con inclinación de 1 por 6 |      |
|----------------------------------|-------------------------------------------------|------|-------------------------------------------------------|------|------------------------------------------------------|------|
|                                  |                                                 |      |                                                       |      |                                                      |      |
| 20                               | 791                                             | 1063 | 2700                                                  | 4377 | 3630                                                 | 5850 |
| 30                               | 1001                                            | 1280 | 2742                                                  | 4425 | 3667                                                 | 5887 |
| 40                               | 1103                                            | 1473 | 2790                                                  | 4490 | 3704                                                 | 5924 |
| 50                               | 1214                                            | 1640 | 2846                                                  | 4537 | 3740                                                 | 5761 |
| 60                               | 1305                                            | 1761 | 2888                                                  | 4570 | 3779                                                 | 5999 |
| 70                               | 1400                                            | 1880 | 2940                                                  | 4600 | 3816                                                 | 6036 |
| 80                               | 1500                                            | 1996 | 3000                                                  | 4635 | 3852                                                 | 6072 |
| 90                               | 1590                                            | 2109 | 3045                                                  | 4660 | 3886                                                 | 6105 |
| 100                              | 1674                                            | 2221 | 3087                                                  | 4684 | 3920                                                 | 6138 |
| 110                              | 1750                                            | 2335 | 3140                                                  | 4720 | 3950                                                 | 6163 |
| 120                              | 1840                                            | 2444 | 3185                                                  | 4760 | 3980                                                 | 6191 |
| 130                              | 1900                                            | 2548 | 3245                                                  | 4805 | 4009                                                 | 6221 |
| 140                              | 1950                                            | 2647 | 3275                                                  | 4859 | 4038                                                 | 2254 |
| 150                              | 1992                                            | 2740 | 3314                                                  | 4913 | 4066                                                 | 2274 |
| 160                              | 2047                                            | 2834 | 3350                                                  | 4960 | 4093                                                 | 6311 |
| 170                              | 2100                                            | 2920 | 3395                                                  | 5020 | 4121                                                 | 6346 |
| 180                              | 2153                                            | 2998 | 3440                                                  | 5065 | 4147                                                 | 6378 |
| 190                              | 2204                                            | 3063 | 3475                                                  | 5095 | 4174                                                 | 6409 |
| 200                              | 2255                                            | 3131 | 3512                                                  | 5128 | 4200                                                 | 6439 |
| 210                              | 2305                                            | 3163 | 3550                                                  | 5160 | 4225                                                 | 6460 |
| 220                              | 2354                                            | 3198 | 3588                                                  | 5200 | 4250                                                 | 6482 |
| 230                              | 2405                                            | 3237 | 3630                                                  | 5240 | 4275                                                 | 6506 |
| 240                              | 2448                                            | 3278 | 3674                                                  | 5275 | 4300                                                 | 6531 |
| 250                              | 2492                                            | 3322 | 3718                                                  | 5315 | 4325                                                 | 6557 |
| 260                              | 2533                                            | 3375 | 3745                                                  | 5350 | 4349                                                 | 6587 |
| 270                              | 2573                                            | 3428 | 3775                                                  | 5388 | 4374                                                 | 6618 |
| 280                              | 2614                                            | 3482 | 3795                                                  | 5422 | 4399                                                 | 6643 |
| 290                              | 2654                                            | 3535 | 3820                                                  | 5450 | 4423                                                 | 6679 |
| 300                              | 2695                                            | 3588 | 3844                                                  | 5491 | 4448                                                 | 6709 |

NOTA. De cada dos columnas de distancias, la 1.<sup>a</sup> se refiere al cañón inglés de 10 pulgadas y 15 toneladas, y la 2.<sup>a</sup> al cañón Krupp de 24 centímetros L15, C185.

Aunque á veces en la práctica sucede lo contrario, siéntase, en teoría, que la probabilidad de ser ofendida

una batería de costa por los cañones de los barcos, no es tanta como la que tienen los agresores de ser batidos por aquélla.

Examinando teóricamente la cuestión, vemos que en primer término la fijeza de la explanada ofrece ventajas para el tiro á las baterías de tierra, y aun suponiendo al barco inmóvil, siempre será favorecida la batería de tierra, aun en el caso de que la longitud de aquél sea menor que el desarrollo de la magistral de la batería.

En efecto, el blanco vertical del barco es próximamente de 6 metros en las bordas, mas el que corresponda á 16 ó 17 metros de anchura de cubierta por el ángulo de caída de los proyectiles de tierra, mientras que el blanco vertical de la batería es, á lo más, la altura del parapeto y la que corresponda á la anchura de los terraplenes (próximamente 10 metros), lo que arroja una altura total de 3<sup>m</sup>,20 á 3<sup>m</sup>,90 de blanco.

Cuando la batería de tierra se halla al nivel del mar, el blanco ficticio vertical equivalente al horizontal de los terraplenes de 10 metros de anchura, será solamente de 1 metro, 1,66 ó 2 metros, según corresponda á ángulos de incidencia de 1 por 10, 1 por 6 ó 1 por 5.

A mayor altitud de la batería se reduce el ángulo de arribada y por lo tanto el blanco, y para que los proyectiles del buque puedan alcanzar, con las pendientes de caída indicadas, á la otra de tierra, necesita estar separado aquél más de 4.000 metros de la batería y á cuya distancia disminuye la probabilidad de acierto.

El fuego más peligroso contra las baterías de costa, es el de Shrapnel y el de cascos de granada, por la abertura de su cono de dispersión, que siendo de 12° en los primeros y hasta 50° en los segundos, aumenta la inclinación de la caída.

En las baterías cuya cota del terraplén es menor de 15 metros, el tiro de las ametralladoras y cañones de tiro rápido de las cofas es muy peligroso, porque la puntería es directa y se puede rectificar.

El fuego de obús y mortero no ofrece temor alguno,

como no sea aplicado á una gran extensión superficial.

Al tratar del fuego de los buques es preciso señalar como punto de partida su artillado, y al propio tiempo las formas diferentes que aquéllos han adoptado para montar sus cañones, y asimismo los distintos proyectiles que disparan.

Dividense los acorazados propiamente dichos, en cuatro tipos, en esta forma (1):

Acorazados de batería (2).

Acorazados de reducto central (3).

Acorazados de torres giratorias cubiertas (4).

Acorazados de torres á barbata (5).

Desde el ataque á Sebastopol (6), se pensó en proteger los costados de los buques contra los proyectiles explosivos, haciendo las primeras pruebas con planchas de hierro de 110 y 114 milímetros de espesor (7).

Esta coraza, que cubría sólo la parte central, se extendió á toda la cintura desde el puente hasta 2<sup>m</sup>,50 por debajo de la línea de flotación, alcanzando un espesor de 0<sup>m</sup>,305 (8).

En el segundo tipo de acorazados se ensanchó la plancha en el medio hasta el puente superior, formando un reducto cerrado, con cañonera en los chaflanes, dando á la coraza, también de hierro, un espesor mayor en el centro que en las extremidades del barco, el cual fluctuó entre 0<sup>m</sup>,152 (9) á 0<sup>m</sup>,369 (10).

Para proteger de los tiros fijantes al interior, se blindó

---

(1) Adoptamos la clasificación de la marina inglesa, que es la reguladora en la arquitectura naval de casi todos los países.

(2) Tipo que sirvió de modelo hasta 1865.

(3) Sucedió al anterior en la época de 1865 á 1876.

(4) 1868 á 1872.

(5) Tipo moderno, usual hoy desde 1886.

(6) 1855.

(7) *Gloire y Barrior*, de la marina francesa.

(8) *Kaenig-Wilhelm*, de la marina alemana.

(9) *Bellerophon*, de la marina inglesa.

(10) *Tegethoff*, de la marina austriaca.

el puente de cubierta con planchas de 9 á 12 milímetros.

Reinando aún el segundo de los tipos descritos, empezaron á construirse (1) buques con torres giratorias acorazadas, colocadas en la parte central del puente y apoyadas sobre un reducto acorazado y blindado, propio de los proyectiles entonces en uso, cuya reforma, si bien daba mayor campo de tiro á los cañones, reducía su ángulo de tiro. Tres distintas especies de coraza se usaron en estos barcos para la cintura, reducto central y torres. El 1.º, de 0<sup>m</sup>,127 á 0<sup>m</sup>,178; el 2.º, de 0<sup>m</sup>,102 á 0<sup>m</sup>,178; también el 3.º alcanzó un espesor de 0<sup>m</sup>,457 (2) y máximo de 0<sup>m</sup>,760.

El barco tipo del 4.º grupo (3) carece de coraza de flotación y en él se adoptan los compartimientos estancos al objeto de evitar sea sumergido por una vía de agua que podrá interesar dos ó tres de aquéllos por penetración del proyectil (4), sin perder sus condiciones de estabilidad.

Las máquinas de locomoción y cuanto se conoce con el nombre de partes vitales, se encerraba en un reducto con coraza de 0<sup>m</sup>,305 de espesor con almohadillado de madera intermedio (5).

Ya hemos dicho en otro lugar que ha predominado el montaje de las piezas á barbeta, por lo complicado del giro de las torres y la dificultad de dar salida á los humos, substituyendo aquellas torres giratorias por otras fijas.

El espesor de la coraza ha llegado á 0<sup>m</sup>,480 en las torres (6) y 0<sup>m</sup>,457 (7), y las planchas del blindaje de cubierta 0<sup>m</sup>,76.

Los ingleses han adoptado la instalación de barbets

---

(1) 1868.

(2) *Colossus*, de la marina inglesa.

(3) 1886.

(4) *Inflexible*, de la marina inglesa.

(5) *Duilio* y *Dandolo*, de la marina italiana.

(6) *Lepanto*, de la marina italiana.

(7) *Camperdown*, de la marina inglesa.

en el eje de simetría (1), y los italianos un puente blindado, y encima un reduto descubierto para la artillería, que puede hacer fuego en todas direcciones (2). Las pantallas-escudos se emplean para cubrir á los sirvientes de las piezas, obteniéndose con aquellas reformas ángulos de tiro más pronunciados y mayor economía con la supresión del reduto.

El acorazamiento vertical se ha substituído por blindajes construídos horizontales, en ángulo ó en arco, para proteger las máquinas y calderas y soportar encima las torres ó redutos á barbata.

En los blindajes, el acero ha resuelto el importante problema de menor peso á igualdad de resistencia de coraza, y por lo tanto más velocidad en el buque.

A esta condición han de sujetarse con especialidad los cruceros protegidos, por la especial misión que les está confiada y de que ya nos hemos ocupado oportunamente. El espesor de su coraza es de 0<sup>m</sup>,330 y el del blindaje de cubierta, 0<sup>m</sup>,76.

La coraza de cintura vuelve hoy á alcanzar la devoción en las construcciones navales dedicadas al combate; así Inglaterra, que fué uno de los países donde más efecto hizo la supresión de la coraza, prefiriendo los blindajes de cubierta, ha reaccionado, acorazando á sus barcos con planchas de doble espesor (3), de acero Harvey de 0<sup>m</sup>,250 á 0<sup>m</sup>,355, en una longitud de costado de 91<sup>m</sup>,40 por 4<sup>m</sup>,87 de altura, recubriendo toda la batería y el castillo central (4).

Alemania y Austria emplean hoy en sus barcos una faja acorazada de acero níquel de 0<sup>m</sup>,270 de espesor (5), é Italia, que con tanto entusiasmo acogió la idea del blindaje de cubierta, dota igualmente á sus modernos

---

(1) *Admiral.*

(2) *Italia.*

(3) *Nilo y Trafalgar.*

(4) *Majestic.*

(5) *Wurttemberg, Baden, Wien y Buda-Pesth.*

barcos con coraza de cintura en toda la longitud del casco (1).

La conveniencia de mayor velocidad inicial en menor calibre ha dado al traste con los monstruosos cañones de Krupp de 35 centímetros, Armstrong de 44 y los franceses de 42 y 37, pues en recientes experiencias con planchas de níquel, los proyectiles de aquellas piezas no produjeron el efecto de perforación que era necesario (2). Fué, pues, disminuído el calibre (3) y aumentada la longitud de la pieza, obteniendo así mayor efecto útil de perforación en las modernas planchas.

Aún se emplean en algunos barcos cañones Krupp de 26<sup>cm</sup> (4), cuyo uso es muy poco frecuente, habiéndose reducido los calibres en casi todos los países, cuya exageración llegó á emplear el cañón de 100 toneladas (5).

Francia y Rusia han reducido también el calibre de los cañones de sus barcos á 30 y 30<sup>cm</sup>,5 (6), empleando los Estados Unidos el cañón Maxim de 32 en sus modernos barcos (7), y aún más reducidos (8).

La granada ordinaria, la granada perforante de acero ó fundición endurecida y la granada-torpedo cargada con pólvoras vivas.

No hacemos mención de otros proyectiles al parecer empleados por la marina de los Estados Unidos, y que su empleo no admite duda por los dolorosos recuerdos que de ellos conservan algunos de los heridos de la reciente campaña.

Nos referimos á los proyectiles incendiarios que indudablemente existen, pues sus crueles huellas las conserva

---

(1) *Roger de Lauria, Doria, Amiral, Saint Bon y Emmanuel Filibert.*

(2) 1894 y 95.

(3) 30<sup>cm</sup>,5

(4) Alemania.

(5) Inglaterra é Italia.

(6) *Cizoi Veliky*, de la marina de guerra rusa.

(7) *Indiana, Iowa, Massachussets, Oregon y Texas.*

(8) *Kearsarge, Kentucky, Illinois, Alabama y Wisconsin.*



un distinguido oficial (1) de la marina española, cuyas quemaduras, causadas con un líquido combustible, acusan la presencia de éste en el interior de algunas granadas, líquido que al verterse corre inflamado produciendo el incendio inmediato. No de otro modo se explica que nuestros barcos hayan ardido todos desde los primeros momentos del ataque enemigo, tanto en Cavite como en Santiago de Cuba.

Esa substancia no es difícil alojarla en el interior del proyectil valiéndose para encenderla de alguna cantidad de fósforo que, como es sabido, al contacto del oxígeno del aire produce espontánea combustión.

Lo que no puede menos de extrañar es la falta de sentimientos humanitarios en quienes emplean tales substancias, no admitidas por los usos de la guerra en el derecho de gentes, ni sospechadas en poder de aquellos que pretextando su intervención en la guerra de Cuba por la crueldad con que dicen trataban los españoles á los insurrectos cubanos, que constituye la más indigna mentira y la calumnia más infame, siendo ellos los que han dado constante espectáculo de barbarie y crueldad.

Respecto al efecto de los proyectiles sobre las corazas y blindajes de los buques, diremos, que la resistencia ofrecida por el acero níquel y cementado Harvey, con espesores de 0<sup>m</sup>,250 y 0<sup>m</sup>,355, dan más garantía de resistencia que las gruesas corazas de hierro forjado.

Si representamos por  $P$  la penetración en centímetros, por  $D$  el diámetro del proyectil, por  $\epsilon$  su energía en kilográmetros, recordando el valor de  $\pi$  en fracción decimal (3,14159), mediante la aplicación de esta fórmula

$$P = \sqrt[4]{\frac{D}{1562,5}} = \left(\frac{E}{\pi}\right)^3$$

obtendremos como resultado una tabla de penetraciones en hierro forjado, mediante la cual, y reduciendo los espesores de coraza en 1 por 5 ó 1 por 4, puede calcularse la penetración en compound ó en acero, respectivamente.

---

(1) El teniente de navío Sr. Bustamante.

PENETRACIONES EN CENTÍMETROS EN CORAZA DE-HIERRO FORJADO

| Distancias<br>de tiro<br>Metros | C. Krupp de |        |        |        |        |        | C. Ac. en proyecto |        |        |        |        |        | C. H. E. Ordóñez |        |        |        |        |        | C. H. R. S. |        |        |        |        |        |
|---------------------------------|-------------|--------|--------|--------|--------|--------|--------------------|--------|--------|--------|--------|--------|------------------|--------|--------|--------|--------|--------|-------------|--------|--------|--------|--------|--------|
|                                 | 30,5        |        | 26     |        | 24     |        | 21                 |        | 15     |        | 12     |        | 30,5             |        | 24     |        | 21     |        | 15          |        | 24     |        | 21     |        |
|                                 | L./35.      | M./80. | L./35. | M./80. | L./45. | M./80. | L./45.             | M./80. | L./45. | M./80. | L./45. | M./80. | L./35.           | M./91. | L./35. | M./91. | L./35. | M./91. | L./34.      | M./85. | L./27. | M./84. | L./21. | M./81. |
| 0                               | 75,1        | 68,6   | 57,1   | 76,0   | 69,0   | 61,0   | 43,0               | 35,0   | 57,1   | 46,7   | 40,7   | 30,3   | 32,8             | 26,1   |        |        |        |        |             |        |        |        |        |        |
| 500                             | 71,6        | 65,5   | 53,9   | 72,7   | 66,5   | 58,4   | 40,5               | 32,4   | 54,2   | 43,8   | 37,7   | 27,4   | 29,9             | 23,9   |        |        |        |        |             |        |        |        |        |        |
| 1000                            | 68,5        | 62,7   | 51,1   | 68,9   | 62,4   | 55,7   | 36,8               | 28,7   | 51,2   | 40,8   | 34,8   | 25,4   | 27,3             | 22,1   |        |        |        |        |             |        |        |        |        |        |
| 1500                            | 65,9        | 59,8   | 48,4   | 65,5   | 58,7   | 53,5   | 33,4               | 25,3   | 48,7   | 38,4   | 32,6   | 22,6   | 25,0             | 20,4   |        |        |        |        |             |        |        |        |        |        |
| 2000                            | 62,7        | 56,6   | 45,7   | 62,3   | 55,2   | 50,9   | 30,4               | 22,4   | 46,2   | 36,0   | 31,1   | 20,6   | 23,0             | 19,0   |        |        |        |        |             |        |        |        |        |        |
| 2500                            | 59,7        | 54,0   | 43,5   | 59,1   | 51,9   | 47,1   | 27,4               | 19,7   | 43,7   | 33,7   | 28,2   | 18,8   | 21,3             | 17,9   |        |        |        |        |             |        |        |        |        |        |
| 3000                            | 55,2        | 52,0   | 41,3   | 54,8   | 48,5   | 44,4   | 24,1               | 16,6   | 41,6   | 31,9   | 26,4   | 17,3   | 19,8             | 17,0   |        |        |        |        |             |        |        |        |        |        |
| 3500                            | 54,4        | 50,6   | 39,4   | 53,6   | 48,8   | 40,7   | 20,6               | 13,5   | 39,7   | 30,0   | 24,9   | 16,0   | 18,6             | 16,2   |        |        |        |        |             |        |        |        |        |        |
| 4000                            | 52,0        | 48,8   | 37,7   | 51,2   | 38,9   | 36,8   | 17,2               | 10,4   | 37,7   | 28,4   | 23,3   | 15,3   | 17,7             | 15,6   |        |        |        |        |             |        |        |        |        |        |
| 5000                            | 47,7        | 44,8   | 34,2   | 46,7   | 33,8   | 31,0   | 17,0               | 7,3    | 34,4   | 25,5   | 21,0   | 13,5   | 16,3             | 14,6   |        |        |        |        |             |        |        |        |        |        |

| CLASE DE CORAZA<br>Y TIPO<br>DEL BUQUE                                                 | LAS CORAZAS DE LOS BUQUES DE COMBATE DE HIERRO FORJADO, ACERO COMPOUND Y ACERO |            |            |                       |         |         |         |                  |              |            |            |            | C.H.R.S.de |            |
|----------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------|------------|------------|-----------------------|---------|---------|---------|------------------|--------------|------------|------------|------------|------------|------------|
|                                                                                        | C. Krupp de                                                                    |            |            | C. Ac. en proyecto de |         |         |         | C. H. E. Ordóñez |              |            |            | C.H.R.S.de |            |            |
|                                                                                        | 30,5<br>M/87                                                                   | 26<br>M/80 | 26<br>M/80 | 26<br>»               | 24<br>» | 21<br>» | 15<br>» | 12<br>»          | 30,5<br>M/91 | 24<br>M/91 | 21<br>M/91 |            |            | 15<br>M/85 |
| Corazas de hierro forjado de<br>229 mm. de espesor, barcos<br>del tipo «Hercules»..... | 12.500                                                                         | 11.500     | 10.500     | 9.050                 | 9.250   | 8.000   | 3.300   | 1.900            | 9.600        | 6.200      | 4.200      | 350        | 1.700      | 450        |
| Corazas de hierro forjado de<br>espesor, barcos del tipo<br>«Funderer».....            | 11.100                                                                         | 11.000     | 6.500      | 9.050                 | 6.000   | 5.100   | 1.900   | 600              | 6.400        | 3.400      | 1.900      | »          | 250        | »          |
| Corazas compound de 457<br>mm. de espesor, barcos del<br>tipo «Admiral».....           | 5.900                                                                          | 4.300      | 2.000      | 5.600                 | 3.200   | 2.700   | »       | »                | 2.200        | 600        | »          | »          | »          | »          |
| Corazas de acero de 550 mm.<br>de espesor, barcos del tipo<br>«Formidable».....        | 2.600                                                                          | 600        | 200        | 2.800                 | 2.000   | 1.000   | »       | »                | 400          | »          | »          | »          | »          | »          |

La fórmula  $T = 102,4 \frac{\lambda}{\mu} \cdot a^2 s \cdot 10^{0,012(s-a)}$  (1) aplicada á las planchas de acero níquel y acero Harwey de 45,6, 30,50, 20,3 y 15,2 centímetros de espesor, nos dará las fuerzas vivas, en tonelámetros, de que han de estar dotados los proyectiles para atravesarlas.

En dicha fórmula representan las letras:

$T$  La fuerza viva del proyectil en el momento del choque.

$a$  Su diámetro.

$s$  El espesor de la plancha.

$\lambda = 1,3$  Coeficiente característico del metal de las corazas.

$\mu =$  Coeficiente del proyectil, que es la unidad para las granadas indeformables de acero, y 0,6 para las de inferior calidad.

| PIEZAS                                        | FUERZA VIVA,<br>EN TONELÁMETROS, QUE TIENE QUE ANIMAR<br>AL PROYECTIL PARA ATRAVESAR<br>PLANCHAS DE ACERO Ó ACERO HARWEY<br>DE UN ESPESOR DE |                               |                              |                              |
|-----------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------|------------------------------|------------------------------|
|                                               | 18 pulga-<br>das<br>=45,6 cm.                                                                                                                | 18 pulga-<br>das<br>=30,5 cm. | 8 pulga-<br>das<br>=20,3 cm. | 6 pulga-<br>das<br>=15,2 cm. |
|                                               | Toneláms.                                                                                                                                    | Toneláms.                     | Toneláms.                    | Toneláms.                    |
| Cañón Krupp de 30,5 centímetros, Mod. 87..... | 8.541                                                                                                                                        | 3.764                         | 1.890                        | 1.229                        |
| C. Krupp de 30,5 centímetros, Mod. 80.....    |                                                                                                                                              |                               |                              |                              |
| C. H. E. de 30,5 centímetros, Mod. 91.....    |                                                                                                                                              |                               |                              |                              |
| C. Krupp de 26 centímetros, Mod. 80.....      | 7.030                                                                                                                                        | 3.294                         | 1.555                        | 1.011                        |
| C. Ac. de 26 centímetros, en proyecto.....    |                                                                                                                                              |                               |                              |                              |

(1) Wallier, *Balística experimental*.

| PIEZAS                                         | FUERZA VIVA,<br>EN TONELÁMETROS, QUE TIENE QUE ANIMAR<br>AL PROYECTIL PARA ATRAVESAR<br>PLANCHAS DE ACERO Ó ACERO HARWEY<br>DE UN ESPESOR DE |                                          |                                         |                                         |
|------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------|-----------------------------------------|-----------------------------------------|
|                                                | 18 pulgas<br>=45,6 cm.<br>—<br>Toneláms.                                                                                                     | 18 pulgas<br>=30,5 cm.<br>—<br>Toneláms. | 8 pulgas<br>=20,3 cm.<br>—<br>Toneláms. | 6 pulgas<br>=15,2 cm.<br>—<br>Toneláms. |
| C. H. E. de 24 centímetros,<br>Mod. 91.....    | 6.328                                                                                                                                        | 2.737                                    | 1.400                                   | 910                                     |
| C. Ac. de 24 centímetros, en<br>proyecto.....  |                                                                                                                                              |                                          |                                         |                                         |
| C. H. R. S. de 24 centímetros,<br>Mod. 84..... |                                                                                                                                              |                                          |                                         |                                         |
| C. H. R. S. de 24 centímetros,<br>Mod. 81..... |                                                                                                                                              |                                          |                                         |                                         |
| C. H. E. de 21 centímetros,<br>Mod. 91.....    | 5.264                                                                                                                                        | 2.308                                    | 1.165                                   | 757                                     |
| C. Ac. de 21 centímetros, en<br>proyecto.....  |                                                                                                                                              |                                          |                                         |                                         |
| C. H. E. de 15 centímetros,<br>Mod. 85.....    | 3.155                                                                                                                                        | 1.395                                    | 699                                     | 452                                     |
| C. Ac. de 15 centímetros, en<br>proyecto.....  |                                                                                                                                              |                                          |                                         |                                         |
| C. Ac. de 12 centímetros, en<br>proyecto.....  |                                                                                                                                              |                                          |                                         |                                         |
|                                                | 2.200                                                                                                                                        | 627                                      | 488                                     | 317                                     |

A fin de comparar el impulso con que se atiende á la Armada nacional por las primeras potencias navales, véase los buques construídos que contaban en 31 de marzo de este año (1) y los que quedaban en construcción. Son datos de sus listas oficiales.

(1) 1898.

BUQUES CONSTRUIDOS

|                                             | Gran Bretaña..... | Francia..... | Rusia..... | Alemania..... | Italia..... | Estados Unidos..... | Japón..... |
|---------------------------------------------|-------------------|--------------|------------|---------------|-------------|---------------------|------------|
| Acorazados .....                            | 52                | 27           | 12         | 17            | 15          | 5                   | 3          |
| Cruceros acorazados .....                   | 18                | 9            | 10         | 3             | 3           | 2                   | 1          |
| Idem protegidos.....                        | 95                | 30           | 3          | 7             | 15          | 14                  | 10         |
| Idem sin proteger .....                     | 16                | 16           | 3          | 21            | 1           | 10                  | 8          |
| <i>Buques para la defensa de las costas</i> |                   |              |            |               |             |                     |            |
| Acorazados.....                             | 15                | 14           | 15         | 11            | »           | 20                  | 3          |
| Buques especiales.....                      | 3                 | 1            | 5          | 1             | 2           | 1                   | »          |
| Idem torpederos.....                        | 35                | 13           | 17         | 2             | 15          | »                   | 1          |
| Destroyers.....                             | 50                | »            | 1          | »             | »           | »                   | »          |
| Torpederos .....                            | 98                | 211          | 174        | 113           | 142         | 8                   | 44         |
| TOTAL.....                                  | 382               | 321          | 240        | 175           | 193         | 60                  | 70         |

BUQUES EN CONSTRUCCIÓN

|                                             | Gran Bretaña..... | Francia..... | Rusia..... | Alemania..... | Italia..... | Estados Unidos..... | Japón..... |
|---------------------------------------------|-------------------|--------------|------------|---------------|-------------|---------------------|------------|
| Acorazados .....                            | 12                | 8            | 6          | 5             | 2           | 8                   | 3          |
| Cruceros acorazados .....                   | 8                 | 10           | 1          | 2             | 2           | »                   | 6          |
| Idem protegidos.....                        | 24                | 10           | 3          | 8             | 3           | 1                   | 6          |
| Idem sin proteger.....                      | »                 | »            | »          | »             | »           | »                   | 1          |
| <i>Buques para la defensa de las costas</i> |                   |              |            |               |             |                     |            |
| Acorazados .....                            | »                 | »            | 1          | »             | »           | »                   | »          |
| Buques especiales.....                      | »                 | »            | »          | »             | »           | »                   | »          |
| Idem torpederos.....                        | »                 | 2            | »          | »             | »           | »                   | »          |
| Destroyers.....                             | 46                | 8            | 28         | 1             | 1           | 20                  | 8          |
| Torpederos .....                            | »                 | 38           | »          | 9             | 2           | 22                  | 12         |
| TOTAL.....                                  | 90                | 76           | 39         | 25            | 10          | 71                  | 36         |

La escuadra acordada por los Ministros de Austria y Hungría, constará de 15 buques acorazados que oscilarán entre 6.000 y 9.000 toneladas; siete cruceros entre 4.000 y 7.000, y siete cruceros de 3.<sup>a</sup> clase entre 1.500 y 2.000; 15 cañoneros torpederos y 90 torpederos de varias clases. Todos los nuevos buques serán construídos en astilleros austriacos y recibirán su armamento de los talleres nacionales, excepto la gruesa artillería. Los barcos que ahora se construirán son: 5 acorazados, 5 cruceros, 8 cañoneros torpederos y 60 torpederos, mediante un crédito extraordinario de 55 millones de florines. El plazo señalado para cubrir este crédito fué de diez años, pero á instancias de los Ministros de Hacienda y Marina ha sido prorrogado.

Los cruceros acorazados que según el nuevo programa han de construirse, tendrán 6.100 toneladas, 8.600 caballos de vapor, 20 nudos de velocidad y un poderoso armamento.

El proyecto comprende también la construcción de tres monitores y seis buques más para la flotilla del Danubio.

El proyecto de construcciones navales para Alemania aprobado recientemente, comprende las que han de ejecutarse durante el quinquenio de 1898 á 1903.

Teniendo en cuenta las construcciones comenzadas, el total de las que deben terminarse en el plazo indicado, es el que sigue: 9 acorazados de escuadra, 5 cruceros de primera clase, 14 de segunda y seis divisiones de torpederos.

Las sumas que han de invertirse anualmente se indican á continuación.

| AÑOS              | FRANCOS            |
|-------------------|--------------------|
| 1898.....         | 64.250.000         |
| 1899.....         | 68.750.000         |
| 1900.....         | 81.875.000         |
| 1901.....         | 81.125.000         |
| 1902.....         | 78.125.000         |
| 1903.....         | 71.750.000         |
| <b>TOTAL.....</b> | <b>445.875.000</b> |

El coste, por tonelada, en la construcción de los acorazados modernos más potentes de las marinas extranjeras, importa:

|                     |               |          |
|---------------------|---------------|----------|
| Alemania.....       | 1.600 á 1.700 | pesetas. |
| Estados Unidos..... | 1.120 á 1.650 | »        |
| Francia.....        | 1.800 á 2.000 | »        |
| Inglaterra..        | 1.400 á 1.700 | »        |
| Italia.....         | 1.350 á 2.000 | »        |
| Rusia.....          | 1.300 á 1.850 | »        |

No es ya el problema predominante el del cañón y la coraza el que preocupa á los Estados para la organización de sus fuerzas navales; otra es la cuestión latente que de algún tiempo acá merece la atención de la marina de guerra de todos los países, y especialmente de las grandes potencias, y que hoy con mayores bríos surge para resolver, por la importancia capital que entraña asunto tan importante de suyo y que tanto puede influir en la composición de las escuadras, para que en la terrible competencia del combate, los hechos den la elección á uno de los dos sistemas que se disputan la preponderancia y aspiran á la superioridad. Mucho dudamos que ésta pueda proclamarse según las razones en pró y en contra de cada uno de tales sistemas que á la lucha llevan los progresos de la ciencia de la guerra.

La triste experiencia de los hechos ha demostrado, con la poderosa fuerza de los números, que entre la terrible acción de la artillería gruesa y la alarmante amenaza del torpedo, no cabe vacilar un instante dando la ventaja desde luego al primero de los elementos expresados.

Esto no quiere decir que el otro sea desterrado del combate y que su aplicación sea nula, sus efectos negativos y su empleo completamente inútil. Estamos muy distantes de sostener tan absurda teoría. Lo que sí conviene señalar es que aún está poco ejecutado el manejo de los torpedos, y sin alcanzar el completo estudio que ha de proporcionar en su uso la mayor eficacia.

Hay sin embargo que reconocer que la potencia destructora reside en la artillería gruesa, la cual ha demos-



trado (1) que á 5.500 metros, su tiro es muy eficaz; sus calibres de uso más frecuente son 330, 303 y 203 milímetros. A ésta siguen los calibres medios, piezas de *tiro acelerado* como dicen los ingleses, de calibre 152, 127 y 102 milímetros, cuyos disparos son muy eficaces á los 3.500 metros; ocupan el tercer lugar los cañones de tiro rápido, cuyos calibres son de 67, 57, 47 y 37 milímetros, los cañones revólvers y las ametralladoras. Todos éstos han hecho fuego con gran estrago á los 2.000 metros.

El crucero americano *Baltimore*, de 4.400 toneladas, tiene como artillería gruesa 4 cañones de 203 milímetros y 6 de 152; mientras que el crucero francés *Dupuy de Lome*, de 6.300 toneladas, no lleva más que 2 de 19 y 6 de 16 centímetros.

Para dar idea de la repartición de la artillería en los navíos americanos, basta estudiar superficialmente la de los acorazados *Massachussets* y *Oregon*.

Sobre cada uno de estos dos buques existe una torre á proa y otra á popa, ambas acorazadas, conteniendo cada una dos cañones de 305 milímetros. En la parte central hay cuatro torres blindadas, dispuestas en los cuatro ángulos de un rectángulo, cada una de las cuales están armadas con dos cañones de 203 milímetros; y, finalmente, en los espacios comprendidos entre estas torres, están montadas seis piezas de 152 milímetros. Uniendo á lo dicho las piezas de tiro rápido de que disponen, repartidas sobre el puente y en sus cofas, se tendrá idea del formidable armamento de tales naves.

En la Memoria redactada por la comisión de oficiales encargados de reconocer los restos de la escuadra española, aparecen las consecuencias que siguen:

1.<sup>a</sup> No debe emplearse la madera en la construcción de los buques de guerra.

2.<sup>a</sup> Los torpedos deben ser conducidos únicamente por buques preparados especialmente para este objeto.

---

(1) Combate de Cavite (Filipinas 1898).

3.<sup>a</sup> Los cañones de tiro rápido son de suprema importancia en los buques de combate.

4.<sup>a</sup> La batería principal debe colocarse bajo la protección de blindajes de considerable espesor.

Coincide con la primera de las consecuencias enunciadas, la circular dirigida por el ministro de Marina italiano á las autoridades marítimas, proscribiendo el empleo de la madera en la construcción de los buques de guerra.

Debe suprimirse, pues, todo ese exquisito *confort* de que tanto se abusa en la construcción de los barcos, oportuno, sí, para la comodidad del pasajero, pero impropio de todo punto, y á las veces ridículo, para los hombres de guerra.

La detenida preparación con que han organizado su marina los norteamericanos, les ha permitido aplicar muchos de los progresos conocidos en el combate moderno, aunque no todos los que ya tienen aplicados las grandes flotas europeas, ni con todos los recursos que aquéllas han llevado á los buques de las respectivas armadas.

Uno de los problemas más difíciles de resolver en la guerra marítima es la apreciación de distancias.

El teniente Filke, de la marina norteamericana, ha ideado un procedimiento, por medio del cual se obtienen las distancias con la precisión necesaria, para que la graduación en las alzas permita obtener buenos resultados del tiro de la artillería.

Dos teodolitos situados á bordo, y cuya distancia se conoce con gran exactitud, sirven para observar el objeto apuntado por la pieza que se trata de disparar. Los ángulos formados por las visuales de los teodolitos con la línea que los une, se miden con gran precisión con unos aparatos eléctricos sumamente ingeniosos. Un mecanismo de cálculo determina automáticamente la distancia á que se encuentra de la base el objeto apuntado, y por teléfono se comunica al personal de las baterías, que pueden graduar las alzas con un error máximo de 30 metros, para las distancias de tiro más frecuentes.

Los aparatos del teniente Filke, han sido instalados á bordo de la mayor parte de los buques norteamericanos, y los resultados obtenidos son sumamente satisfactorios.

Para sostener un fuego vertiginoso, es preciso de todo punto, y absolutamente, que el servicio de las piezas tenga un esmero en el cual consiste probablemente la suerte del buque y el resultado del combate, porque después de aquellos momentos, después de aquella media hora primera, un cuarto de hora quizás, ya todo es inútil, los heroísmos malogrados y la abnegación se estrella contra las olas que invaden el barco deshecho.

No consiente el combate moderno la lentitud; esa precederá con la meditación necesaria antes del choque, pero desde el cuarto de segundo en que los adversarios se avistan y se ponen al alcance de los cañones, ya no hay más que tirar mucho y bien, afirmar la puntería y dejar hacer lo demás á ese precioso adelanto de la rapidez en el tiro como medio eficacísimo de destrucción, el cual necesita para aprovecharse de sus efectos, que el personal tenga muchísima práctica en aquella operación, y que las municiones, en número considerable, estén constantemente al pie de las piezas para que no desmaye su alimentación.

Aquellos aparatos y aquellas condiciones de municionamiento, lo mismo pueden organizarse en los buques mercantes construídos en la forma que se indica, para disminuir la carga del Estado, que á bordo de los de guerra.

Una vez establecido el sistema de subvenciones y que las empresas cumplan con las condiciones estipuladas, la nación puede contar con una flota auxiliar que seguramente no ha de estorbarle, todo lo cual sin perjuicio de las construcciones navales que para la guerra se hagan cuando el estado de fondos ó el presupuesto lo permitan.



## MARINA MERCANTE

---

Es un error creer que los gastos que proporciona el elemento armado no están largamente indemnizados; es, en efecto, un capital invertido cuya renta percibe la nación, y á la larga el mismo capital crecidamente se recobra. ¿Qué son si no los tratados de comercio, realizados por la conveniencia, sí, del cambio de productos, pero al propio tiempo por la ventaja que proporcionan las relaciones con Estados de gran población, cuyo consumo es la riqueza de la nación que á aquéllos envía sus productos?

Estas relaciones las inspira el deseo de aproximarse al fuerte y las regula las ventajas de disfrutar de su amistad. Nada significa una nación poderosamente industrial que descuide por completo sus elementos de guerra; recordemos que en tres años de incansable labor adquirieron nuestros adversarios en la reciente lucha, enemigos ya antiguos en la intención, la soberbia marina que ha hecho sus simulacros de combate á costa de la sangre y del dinero de la noble y descuidada España.

Todas las naciones se preocupan seriamente del fomento de sus flotas, y esto en tiempo de paz, que es durante la época en que los aprestos regulares y la organización sólida se nutre mejor, pues todo pueblo que atiende á su bienestar se prepara en la paz para la guerra.

Inglaterra es una potencia cuya industria y comercio son tributarios del mundo entero, y en la que los recursos y producciones interiores no pueden mantener el 45

por 100 de la población, ni proporcionar primeras materias á la mayoría de sus fábricas, donde tienen ocupación las tres quintas partes de su clase obrera. Sería por lo tanto de fatales consecuencias, el que por las vicisitudes de una lucha se paralizara ó suspendiera, aunque sólo fuera durante un mes, su indiscutible dominio sobre los mares.

Basado en tales hipótesis, Rusia y Francia deberían, en el caso hipotético de una guerra con Inglaterra, utilizar una gran parte de las flotas en la defensa de sus costas, mientras que el resto, compuesto de los cruceros más rápidos, surcarían el mar tratando de producir el mayor daño posible á la marina mercante enemiga.

Téngase en cuenta que el 72 por 100 de la marina mercante del mundo entero, es inglesa, y el 28 por 100 restante no basta para aprovisionar al Reino Unido, que por su situación geográfica sólo puede recibir recursos por mar.

Lo expuesto viene en nuestro apoyo, respecto á la necesidad de preparar lo que la frase moderna califica de «guerra industrial», término nuevo que representa una idea muy antigua, pero de oportuna aplicación y de conveniente ejercicio, hoy más que nunca, ante la faz de los acontecimientos, ante el giro que toman las aspiraciones de preponderancia guerrera de pueblos que hasta ahora atendieron pacíficamente á su propio engrandecimiento dentro de los límites de su territorio, pero cuya soberbia y ambición ha sido despertada por fáciles triunfos.

La marina, como el ejército, ha de estar en constante ensayo para conocer sus armas, desenvolver sus aptitudes, preparar y aplicar sus recursos al frente del enemigo; todo eso sin perjuicio de echar mano de otros recursos por los cuales abogamos con toda nuestra fe y entusiasmo de patriotas y de soldados, y que en ciertos casos es preciso aplicar sin detenerse en consideraciones que paralizan toda acción provechosa, malogrando energías útiles.

Lo que aconseja la estrategia en el caso especial de una inferioridad muy marcada entre los beligerantes, y

en presencia de un desarrollo considerable de la marina mercante de uno de ellos, es la guerra de corso, como arma eficaz del débil contra el fuerte.

Cuando no puede mantenerse la guerra de escuadra, se puede sostener la guerra de corso.

Atacar al enemigo en sus intereses comerciales, escoger sus riquezas donde las tiene reunidas, sea en el mar ó en las costas, constituye un procedimiento en la guerra que no fué desconocido para nuestros antepasados. Se practicó en gran escala á fines del siglo XVII y en el XVIII, y sus consecuencias han sido muy discutidas.

La guerra contra el comercio enemigo constituye, en efecto, el objetivo principal en dicha época.

Hace ya muchos años se dijo, no sin razón fundada, que la guerra de escuadra sería necesariamente substituída por la guerra de corso, en los conflictos futuros de las naciones marítimas.

El desarrollo de la marina de vapor, las transformaciones del material naval, el empleo de grandes velocidades, son susceptibles de dar á las operaciones de la guerra un desarrollo desconocido hasta nuestros días.

Es el crucero el único instrumento de la guerra de corso; el crucero estratégico, es el que afecta más particularmente á esta guerra, entre los buques de la flota regular.

Los *cruceros acorazados ó estratégicos* son los buques modernos de combate de la mayor velocidad en su marcha (1) y un considerable radio de acción. Son los buques de mayor andar entre los grandes buques de guerra, y al propio tiempo su poderoso armamento y protección de cubierta y costados les permite sostener lucha con los acorazados de combate. En estos barcos debe procurarse que casi todo el artillado sea de tiro rápido. (2)

---

(1) Veinte millas, término aproximado, forzando el tiro.

(2) Los grandes calibres quedan por completo descartados de tales buques, constituyendo su armamento los mayores de calibres medios y algunos de 26.

Los *cruceros propiamente dichos* se dividen en tres clases: los de primera, cuentan 5 ó 6.000 toneladas por término medio de desplazamiento y una velocidad aproximada de 20 á 28 millas. Deben ser barcos de mucho andar, en armonía con la misión que les está confiada; no deben presentar jamás combate á los acorazados ni exponerse á ser batidos por éstos, confiando su salvación á la huida, razón por la que deben aventajar en mucho á los barcos de aquella categoría. En su armamento no deben figurar en ningún caso calibres superiores á los medios; pero su artillado ha de alcanzar ventaja sobre los corsarios enemigos; esta cualidad es común á las tres clases que estudiamos.

Los *cruceros de segunda* no deben llegar á 4.000 toneladas de desplazamiento, y su andar tampoco debe ser menor de 17 millas.

Los de *tercera clase* son barcos que no exceden nunca de 2.000 toneladas, con un andar de 15 á 16 nudos.

El servicio á que se destinan todos estos buques les obliga á largos cruces, y para tales travesías han de contar suficiente radio de acción.

Para asegurar su estabilidad á flote, todos deben tener una construcción de compartimientos estancos; la artillería que monta está defendida por escudos y la protección del barco se reduce á puentes metálicos; pues no entra en la misión que han de cumplir la del combate con las baterías de costa, siendo principalmente aquélla la de perseguir el comercio del adversario y proteger el que hacen los buques nacionales.

Los *cruceros auxiliares* constituyen en todas las naciones la verdadera reserva naval de las escuadras. Son los transatlánticos, armados convenientemente, que se reclutan entre las compañías navieras, á las que debe proteger el Estado, subvencionándolas y manteniendo una constante y cuidadosa inspección sobre sus construcciones, para que tengan la aplicación á que se destinan, así en la resistencia de materiales para soportar el artillado que han de montar si fuere preciso, como para la distri-

dución interior á los fines que dichos barcos se destinen.

Pueden comprender dichos fines el de barcos-hospitales, depósito de víveres y municiones, y principalmente conducción de combustible, pues ya es sabido que en alta mar se ha ensayado el trasbordo de carbón en miles de toneladas y en tiempo relativamente corto. Este es un servicio muy importante, y nadie mejor puede apreciarlo que cuantos forman el idóneo personal de una marina militar; pues el carbón es á bordo en los modernos buques de vapor, como causa original del movimiento, el nervio de la guerra naval.

El pensamiento del capitán Harris, de la marina inglesa, de constituir un tren de equipajes marítimo, llevando buques-almacenes de carbón y torpedos de reserva, buques-hospitales y buques-talleres, es de merecida aplicación, pero eso podría organizarse sin gran dificultad en una nación cuyos elementos de vida sean lo suficientemente abundantes que permitan completar el verdadero armamento de una escuadra en tales condiciones, que, en nuestro concepto, son las que deben adoptar las fuerzas navales, en armonía con la disposición y equipo de los ejércitos de tierra; pero en las naciones de escasos recursos pecuniarios, no hay que pensar en lo que nunca se halla bastante completo á pesar de todos los sacrificios que á ello se dedicaran.

A estos servicios pueden prestar gran auxilio las empresas navieras; el fomento de ellas es de gran utilidad para la causa nacional.

Las compañías de caminos de hierro disfrutan grandes subvenciones y ventajas del gobierno para el fomento de sus líneas, y en análoga forma deben protegerse las empresas navieras que puedan prestar sus recursos á la Patria; esta protección dará resultados prácticos y de grandes economías para el presupuesto.

Además, y como circunstancia muy de tener en cuenta en la guerra marítima, todo lo que no sea choques entre grandes escuadras, en que las fuerzas estén aproximadamente igualadas por una y otra parte, ocurre con la ma-



yor frecuencia, sobre todo entre naciones que no tienen su flota al mismo nivel, que es preciso emplear algunos buques para facilitar el objetivo de los demás. En tal caso, conviene dedicar á ese objeto barcos que no representen un coste tan grande como los mejor armados y, sin embargo, distraen al enemigo y cumplen con la misión que se les confía.

Por lo que á España respecta, la extensión de sus costas puede facilitar nutridas tripulaciones para sostener una flota auxiliar bastante numerosa que satisfaga las necesidades que exige tan valioso elemento; y, no se crea que es cuestión baladí una recluta especial de tal género que lleva el sentimiento patrio y el amor propio de marino unido al servicio de á bordo; pues á no contar tan á mano con ese fácil recurso, sería preciso acudir á otros medios; demostrado tiene en este punto la experiencia y la historia, que la gente mercenaria, extraña á la patria, no puede ser preferible á los hijos del suelo que defienden su propia bandera.

No es tan factible, por desgracia, la recluta de barcos que puedan aplicarse á la formación de esa flota; pero alentados los armadores y las compañías navieras con la protección y auxilio del Estado, tan poderoso estímulo ha de contribuir á allanar el camino que tan espinoso se presenta hoy para la defensa de nuestro territorio.

La Compañía Transatlántica puede decirse que ha constituido por sí sola esa flota auxiliar en los momentos más difíciles, y no tan sólo sus barcos, armados como cruceros de guerra, han suplido con el más lisonjero resultado la falta de buques de nuestra escuadra, si que también multiplicándose y respondiendo sus bizarros capitanes y oficiales al patriotismo de los armadores, han realizado los más difíciles y arriesgados servicios que se registran en muchos años en la historia de las naciones. Hermoso ha sido el espectáculo de intrepidez y pericia llevado á cabo por esos bravos marinos; la subordinación de las tripulaciones ha secundado brillantemente el arrojo de sus jefes y el heroísmo de éstos ha sido una página de

gloria que, entre tantas desdichas, brota imperecedera en este trozo luctuoso de la historia de España. Sensible es que hayan ocurrido pérdidas de gran consideración, que aun indemnizadas por el gobierno, siempre significan para los servicios del Estado un vacío difícil de llenar, sobre todo con la premura que á veces exigen las necesidades de la Patria.

Y cuéntese que no sólo es de estimar la importancia del servicio que han realizado aquellos buques, sino el inmenso bien que representa á España contar, entre los elementos que pueden utilizarse para las atenciones de la nación, con uno tan valioso que reporta tantos beneficios. No es, pues, la cuestión capital el acertado empleo de estos buques lo que merece todos los plácemes; porque los mayores, los más merecidos, corresponden á la provechosa inversión que una empresa hace de sus utilidades en favor de los intereses generales de la sociedad y del país. Esto hace la completa apología de una dirección inteligente y desprovista de los egoísmos que por desgracia acompañan á la fortuna.

¿Dónde volver los ojos si tales elementos no están dispuestos para ser utilizados en el momento preciso? Improvisarlos no cabe, y adquirirlos á costa de grandes sacrificios, fuera de la industria nacional, no es empresa fácil ni probablemente, á la postre, de éxito satisfactorio.

Sobre este fin que cumplen los grandes transatlánticos modernos, en cuanto á los intereses generales de la nación, cumplen también otros del mismo orden en cuanto á la industria de la patria y en cuanto al trabajo del obrero, favoreciendo, con respecto al últimamente enunciado, los intereses generales y los intereses particulares del pueblo. Dan al propio tiempo destino á un número considerable de empleados y son el sostén de innumerables familias, protegiendo á la par la ciencia de la navegación con un competente cuerpo de pilotos que reúnen aptitudes á causa de su larga práctica no interrumpida, en la que tienen por escuela y horizonte de experimentación todos los mares; como ejemplo, grandes virtudes y

verdadera idoneidad; por norma de su conducta, una estrecha disciplina y una responsabilidad efectiva; y por premio, los más altos puestos de su carrera con la esperanza de una vejez tranquila, asegurado el sustento y la posición propia del rango que conquistaron, rango al que sostiene la justicia hecha á sus méritos y la filantrópica constitución de una empresa leal en sus principios y protectora del trabajo y del cumplimiento del deber en los fines propuestos á sus aspiraciones, á sus proyectos y á sus resultados.

Las numerosas representaciones de esta compañía naviera, tanto en España (1) como en el extranjero, acreditan su poder, creado al calor de un constante trabajo, y de una voluntad firme, siempre en servicio de la patria y de sus conciudadanos, siempre en bien del país, en general, y en particular del obrero, del hombre laborioso, del hijo del trabajo, que es la cualidad más noble que puede ostentarse con orgullo entre todas las noblezas de la tierra.

El mayor mérito estriba, según lo que antes decíamos, en poder ofrecer, llegado el crítico momento, lo que ayer hizo la actividad y el trabajo, lo que fué el producto del capital que no se mantuvo en las cajas con avaricia, que fué devuelto otra vez, en forma de utilidad para todos, á nutrir las arterias de la nación, volviendo á circular como la sangre preciosa de la industria, en cantidad mayor que la aportada por las exiguas venas del país á quien siempre enriquecerá ese sistema de circulación, que es la

---

(1) Es de justicia rendir el merecido homenaje de respeto al *gran español*, el caballeroso representante de la Transatlántica en la isla de Cuba, D. Manuel Calvo, á quien la Compañía confió con acertada y merecida elección el cargo de consignatario en una plaza de tan colosal importancia comercial y marítima como la ciudad de la Habana.

D. Manuel Calvo es para todo buen español, la figura legendaria cuyo nombre vivirá eternamente unido á la historia de los últimos años de la dominación española en Cuba, como modelo de esclarecido español y de verdadero patriota, y en tal concepto hay que recordar el de D. Salvador Alamiella.

nase de la vida de los pueblos que quieren ser grandes y dignos del respeto por el derecho y por la fuerza, más atendible ésta que aquél, siempre: ayer, hoy y mañana.

COMPANÍA TRANSATLÁNTICA

*Varios datos de sus principales buques.*

| NOMBRES                       | Desplazamiento. | Tonelaje                  | MARCHA            | Artillería que pueden soportar.                                                                                                                                                                                                                         |
|-------------------------------|-----------------|---------------------------|-------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|                               | Toneladas.      | bruto.<br>—<br>Toneladas. | —<br>—<br>Millas. |                                                                                                                                                                                                                                                         |
| <i>Alfonso XIII</i> .....     | 7.752           | 5.124                     | 17,61             | Todos estos buques pueden montar hasta 6 cañones de 12 á 16 cm., y otras 6 piezas de pequeño calibre como ametralladoras, cañones-revólvers, etc., teniendo al efecto refuerzos en los sitios de las cu-biertas donde habrían de instalarse las piezas. |
| <i>Buenos Aires</i> .....     | 9.669           | 5.311                     | 17,20             |                                                                                                                                                                                                                                                         |
| <i>Reina María Cristina</i>   | 7.752           | 5.161                     | 18,02             |                                                                                                                                                                                                                                                         |
| <i>Ciudad de Cádiz</i> .....  | 5.710           | 3.174                     | 16,32             |                                                                                                                                                                                                                                                         |
| <i>Montevideo</i> .....       | 9.669           | 5.296                     | 15,53             |                                                                                                                                                                                                                                                         |
| <i>P. de Satrústegui</i> .... | 9.100           | 4.709                     | 17,80             |                                                                                                                                                                                                                                                         |
| <i>León XIII</i> .....        | 9.300           | 5.246                     | 17,20             |                                                                                                                                                                                                                                                         |
| <i>Colón</i> .....            | 9.640           | 5.044                     | 15                |                                                                                                                                                                                                                                                         |
| <i>Covadonga</i> .....        | 9.640           | 5.161                     | 15                |                                                                                                                                                                                                                                                         |
| <i>Isla de Luzón</i> .....    | 8.260           | 4.256                     | 14,97             |                                                                                                                                                                                                                                                         |
| <i>Isla de Panay</i> .....    | 7.803           | 3.585                     | 15,97             |                                                                                                                                                                                                                                                         |
| <i>Cataluña</i> .....         | 6.381           | 3.784                     | 16,51             |                                                                                                                                                                                                                                                         |
| <i>Montserrat</i> .....       | 8.360           | 4.076                     | 15                |                                                                                                                                                                                                                                                         |
| <i>Alicante</i> .....         | 6.300           | 4.031                     | 12                |                                                                                                                                                                                                                                                         |

Los cuatro primeros buques de los que figuran en el estado que precede, fueron entregados á la marina de guerra y armados como cruceros auxiliares, con el siguiente artillado:

|                           |   |                                  |
|---------------------------|---|----------------------------------|
| <i>Alfonso XIII</i> ..... | } | Seis cañones de 12 cm.           |
|                           |   | Dos íd. de tiro rápido de 57 mm. |
|                           |   | Dos ametralladoras de 25 mm.     |

|                                  |   |                                  |
|----------------------------------|---|----------------------------------|
| <i>Buenos Aires</i> . . . . .    | { | Dos cañones de 15 cm.            |
|                                  |   | Dos id. de 12 cm.                |
|                                  |   | Dos id. de 9 cm.                 |
|                                  | { | Dos id. de tiro rápido de 57 mm. |
|                                  |   | Dos ametralladoras de 25 mm.     |
|                                  |   | Cuatro cañones de 12 cm.         |
|                                  |   | Dos id. de 9 cm.                 |
| <i>Reina María Cristina</i> .    | { | Dos id. de tiro rápido de 57 mm. |
|                                  |   | Dos ametralladoras de 25 mm.     |
|                                  |   | Tres cañones de 12 cm.           |
| <i>Ciudad de Cádiz</i> . . . . . | { | Dos id. de 9 cm.                 |
|                                  |   | Dos id. de tiro rápido de 57 mm. |
|                                  |   | Dos ametralladoras de 25 mm.     |

Los transatlánticos *Patricio de Satrustegui*, *Covadonga*, *Isla de Panay* y *Montserrat*, monta cada uno dos cañones de 9 cm. y el *Montevideo* dos de 12.

Sin perdonar medio ni sacrificio alguno, y con una actividad que puede servir de provechoso ejemplo, ha acudido esta empresa naviera á cuantos lugares ha sido exigida la presencia de sus barcos, en cuantas circunstancias ha necesitado la nación de aquellos de sus buenos hijos, que desde el marqués de Comillas hasta el último marinero de sus buques y el último dependiente de sus oficinas, todos, todos han merecido, conquistándolo con su celo, interés y desvelos, bien de la patria.

En los momentos de entrar en prensa este libro, se patentizan más y más los servicios inapreciables de la compañía naviera, para la repatriación de los ejércitos de Cuba y Puerto Rico, poniendo á disposición del Estado 26 barcos, sin dejar de atender al servicio de Filipinas, en cuyas comunicaciones emplea 5 grandes buques, y Fernando Póo y Marruecos.

Las sensibles pérdidas sufridas con motivo de la guerra, hicieron necesario para dar todo el impulso de movimiento y actividad que la situación requiere, que la Transatlántica acudiera á fletar buques ajenos, sin reparar en lo costoso de ellos, verificándolo en número

de 10, cinco nacionales y otros tantos extranjeros, franceses.

Los datos de los 12 buques que, en unión de los 14 antes enumerados, forman la flota de la Transatlántica española, son los siguientes:

| NOMBRES                          | Despla-                    | Tonelaje                | Marcha           |
|----------------------------------|----------------------------|-------------------------|------------------|
|                                  | zamiento<br>—<br>Toneladas | bruto<br>—<br>Toneladas | —<br>—<br>Millas |
| <i>Ciudad Condal</i> .....       | 4.795                      | 2.596                   | 13               |
| <i>Fernando Póo</i> .....        | 432                        | 225                     | 11               |
| <i>Habana</i> .....              | 4.801                      | 2.670                   | 13               |
| <i>Joaquín del Piélago</i> ..... | 1.480                      | 810                     | 14               |
| <i>Larache</i> .....             | 2.756                      | 1.514                   | 11               |
| <i>México</i> .....              | 4.064                      | 2.113                   | 12               |
| <i>M. L. Villaverde</i> .....    | 2.875                      | 1.501                   | 14               |
| <i>Mogador</i> .....             | 800                        | 465                     | 10               |
| <i>Rabat</i> .....               | 1.650                      | 869                     | 11               |
| <i>San Agustín</i> .....         | 4.646                      | 2.332                   | 14               |
| <i>San Francisco</i> .....       | 5.350                      | 2.527                   | 12               |
| <i>San Ignacio</i> .....         | 5.715                      | 5.715                   | 13               |

El armamento de estos buques, es el siguiente:

|                               |                                                     |
|-------------------------------|-----------------------------------------------------|
| <i>Ciudad Condal</i> .....    | } 2 cañones de 9 cm.                                |
| <i>San Francisco</i> .....    |                                                     |
| <i>Habana</i> .....           |                                                     |
| <i>San Ignacio</i> .....      |                                                     |
| <i>México</i> .....           |                                                     |
| <i>San Agustín</i> .....      | } 2 ametralladoras Maxim.                           |
| <i>Fernando Póo</i> .....     |                                                     |
| <i>Larache</i> .....          |                                                     |
| <i>Mogador</i> .....          |                                                     |
| <i>Rabat</i> .....            | } 2 cañones de 9 cm. y 2 ametra-<br>lladoras Maxim. |
| <i>Joaquín del Piélago</i> .) |                                                     |
| <i>M. L. de Villaverde</i> .) |                                                     |

Los vapores *Alicante* y *San Ignacio*, convertidos en buques-hospitales y dedicados al penoso y humanitario servicio de conducción de heridos y enfermos de la reciente guerra, y el *Montserrat*, aunque provisionalmente, también empleado en la misma beneficiosa tarea, hacen contraer inmenso agradecimiento al pueblo de España, y sirven de prestigio al decoro nacional, pues de lo contrario, es decir, en caso de no disponer de ellos, y no contando tampoco con estos buques especiales en la organización de la flota militar, se hubiera dado el triste espectáculo de conducir los heridos y los enfermos mal acondicionados en cualquier barco, ó en los de guerra, cuya distribución interior no se presta á modificaciones por lo preciso y ajustado que en ellos se encuentra todo á las necesidades de la guerra, aparte de las gravísimas consecuencias que podrían originarse por la infección de dichos buques y el contagio á sus inmensas tripulaciones. Todo esto viene en apoyo de nuestra exposición anterior, respecto á la imperiosa necesidad de dotar á la Armada de buques-hospitales construídos *ad hoc*, y de los cruceros auxiliares necesarios para los servicios de la guerra, pues si para tales fines, para los de la guerra, se sostiene la marina de combate, para tal objeto debe estar dispuesta.

Francia, que por la frecuencia con que ha sostenido guerras coloniales, fué la primera que en los presentes tiempos experimentó la necesidad de repatriar enfermos y heridos, ha sido también la primera en sentir la necesidad de construir barcos especiales con el indicado fin.

A raíz de la ocupación de la Cochinchina, los enfermos pertenecientes al ejército francés eran repatriados en transportes comunes, pero pronto echáronse de ver las malas condiciones en que hacían el viaje los heridos y enfermos, dando esto lugar á que el entonces gobernador de la Cochinchina, almirante M. de la Grandière, interesase del ministro de Marina la construcción de buques especiales destinados al indicado fin, construyéndose el primer barco-hospital en Cherbourg, que se llamó *Annamite* y comenzó á funcionar el 20 de noviembre de 1877.

Los buenos servicios prestados por el *Annamite* determinaron en seguida la construcción de otros del mismo tipo, haciéndolos de hierro en lugar de ser de madera, y en el año 1885 tenía Francia siete buques-hospitales: el ya citado y el *Tonkin*, *Mytho*, *Schamrock*, *Bien-Hoa*, *Vinh-Long*, *Nive*, todos ellos cómodos, confortables y construídos con sujeción á los más estrictos preceptos de la higiene.

Estos buques representan, á razón de 4.500.000 francos cada uno, un coste de 31.500.000 francos.

Hasta 1886, estos buques-hospitales fueron los encargados exclusivamente de la repatriación de los soldados heridos y enfermos procedentes de la Indo China, haciéndolo en condiciones inmejorables; pero á partir de dicha fecha, y seguramente por vía de ensayo, la mitad de dicho servicio se confió á buques mercantes, funcionando á la par que los del Estado durante un período de diez años, en cuyo tiempo transportaron 11.322 enfermos los buques-hospitales y 11.343 los mercantes.

Los buques-hospitales tienen en su abono otra utilidad humanamente práctica, cual es la de formar en caso necesario excelentes hospitales flotantes, donde pueden albergarse y cuidarse con esmero los enfermos de una flota numerosa ó de un cuerpo expedicionario.

En 1885, tres de los ya indicados buques-hospitales franceses, *Nive*, *Annamite* y *Tonkin*, formaron parte de la escuadra que al mando del almirante Coubert fué á los mares de la China.

En la expedición de Dahomey en 1892, el *Mytho* prestó excelentes servicios sanitarios en aguas de Kotonon, siendo un magnífico hospital para la curación de los enfermos pertenecientes al cuerpo expedicionario.

Se ve, pues, que estos buques pueden constituir una flotilla que proporcione resultados positivos y de un valor inapreciable para poder, en casos de apuro, y en medio de un combate naval, curar y atender á los heridos convenientemente, siendo asistidos por un personal idóneo y numeroso, que sin precipitaciones ni peligros puedan lle-



var á cabo operaciones y curas, punto menos que imposible á bordo de los barcos de guerra.

La oposición constante que encuentran siempre los gastos necesarios para mantener una seria organización, es la causa de los desastres que á las veces suelen seguir á tan acendrado egoísmo. Para nada sirven los ejemplos de la historia, y ni la propia desgracia trae el consejo necesario para enmendar los procedimientos erróneos, ni la demostración de aquellos errores sirve de estímulo para cambiar de ruta en la dirección de tan sagrados intereses.

La Compañía Transatlántica no ha reparado en gasto ni sacrificio de ninguna clase para modificar la distribución de sus barcos, adecuándola al carácter propio del humanitario servicio que habían de prestar, y en tal concepto, las reformas realizadas en los dos destinados á hospitales para la conducción y cuidado de los enfermos y heridos, así como al que con carácter provisional hubo también que dar esa misma aplicación, por el número considerable de aquéllos, obligó á variar por completo la forma interior de sus cámaras y de gran parte del sollado, todo esto sin contar con que en los restantes, cuando hubo que aprovecharlos con tal objeto, se utilizaron gran parte de las literas, empleando á veces las de primera clase, pues las instrucciones del jefe de la empresa fueron terminantes, previniendo se antepusiera á toda otra mira de especulación, la mayor atención en los pobres heridos y enfermos á consecuencia de la campaña.

Los enfermos y heridos transportados desde el 16 de agosto al 30 de noviembre, arrojan la suma de 19.570, representando un movimiento de veintiún barcos.

A éstos ya tan meritísimos servicios de la Transatlántica española, hay que añadir los de la repatriación de Cuba y Puerto Rico, que son suficientes para causar la justa admiración de Europa, pues arroja un contingente de transporte mensual, de 30 á 32.000 hombres.

La del ejército de Puerto Rico se efectuó en nueve barcos, que condujeron 8.655 soldados y clases de tropa,

pues en tal número no están incluídos los jefes y oficiales, sino sólo el pasaje de tercera clase.

El transporte de tropas en los meses de noviembre y diciembre del 98, y enero del 99, da un contingente de 91.793 hombres, y representa un movimiento de cincuenta y nueve barcos.

Para tan extraordinario servicio cuenta la Compañía con cinco barcos más de los enunciados, que son:

| NOMBRES                     | Desplazamiento | Tonelaje bruto | OBSERVACIONES                                                                    |
|-----------------------------|----------------|----------------|----------------------------------------------------------------------------------|
|                             | Toneladas      | Toneladas      |                                                                                  |
| <i>Alava</i> .....          | 1.412          | 2 244          | } El primero y los dos últimos, son de hierro, el segundo y el tercero de acero. |
| <i>Juan Forgas</i> .....    | 1.970          | 3.095          |                                                                                  |
| <i>Miguel Gallart</i> ..... | 2 131          | 3.234          |                                                                                  |
| <i>Puerto Rico</i> .....    | 1.747          | 2.677          |                                                                                  |
| <i>Gran Antilla</i> .....   | 2.294          | 3 537          |                                                                                  |

NOTA.—Su andar no excederá de 10 millas.

Y cuenta además con los extranjeros fletados expresamente con aquel objeto, que en número de cinco (1), todos franceses, se expresan á continuación:

| NOMBRES                      | Desplazamiento | Tonelaje bruto | Andar  | OBSERVACIONES                                       |
|------------------------------|----------------|----------------|--------|-----------------------------------------------------|
|                              | Toneladas      | Toneladas      | Millas |                                                     |
| <i>Les Andes</i> .....       | 2.105          | 4.155          | 12'5   | } El primero es de acero y los restantes de hierro. |
| <i>Chandernagor</i> . . .    | 1.678          | 3.120          | 12'5   |                                                     |
| <i>Cheribón</i> .....        | 1.659          | 3.116          | 12'5   |                                                     |
| <i>N. D. Salut</i> .....     | 1.576          | 2.820          | 10'5   |                                                     |
| <i>Chateau Laffite</i> ..... | 2.110          | 3.575          | 14     |                                                     |

(1) Posteriormente ha fletado algunos más.

Los buques perdidos por la empresa naviera española con motivo de la guerra, son:

| NOMBRES                       | Despla-   | Tonelaje  | Marcha |
|-------------------------------|-----------|-----------|--------|
|                               | zamiento  | bruto     | —      |
|                               | Toneladas | Toneladas | Millas |
| <i>Isla de Mindanao</i> ..... | 8.057     | 4.125     | 14 1/2 |
| <i>Antonio López</i> ....     | 6 167     | 3.709     | 14 1/2 |
| <i>Alfonso XII</i> .....      | 9.399     | 5.206     | 15     |
| <i>Santo Domingo</i> .....    | 6.248     | 2.805     | 14 1/2 |
| <i>Panamá</i> .....           | 4.064     | 2.085     | 13     |

El primero fué perdido en Cavite, el segundo en Puerto Rico y los tres restantes en Cuba; el último fué apresado ilegalmente en la travesía de New-York á la Habana, distando de ésta 25 millas. Salió de New-York el 20 de abril cuando aún no se había declarado la guerra, y cayó en poder del enemigo el día 24. Contrasta este acto inicuo con la generosidad española, que dió un plazo para que los buques contrarios abandonasen los puertos después de rotas las hostilidades.

De estos buques estaban armados como cruceros auxiliares el *Isla de Mindanao* y el *Santo Domingo*, ambos con dos cañones de 9 centímetros, y el segundo mandado por jefe de la Armada.

El *Panamá* llevaba también dos cañones de 9 centímetros pero con cargas de paz.

El *Alfonso XII* y *Antonio López* se desartillaron al destinarlos á conducción de víveres y municiones de guerra, salvando el primero un importante cargamento de 500 tiros explosivos.

Tales barcos hubieran podido seguir desempeñando el papel de cruceros de guerra si no hubiera sido preciso dedicarles al servicio que últimamente prestaron; pero la falta de buques de altura, de cuya escasez tanto hemos de lamentarnos en España, obliga á prescindir de su im-

portante aplicación cuando las necesidades lo exigen.

Por eso la Transatlántica nacional merece ser legítimamente elogiada, y aplaudida la preponderancia que ha conquistado para honra y prestigio de la arquitectura naval y de la marina mercante española, sin que tal concepto sea en manera alguna exagerado; y para demostrarlo compárese con la gran Compañía Transatlántica francesa, en cuya flota figura solamente un barco de más de 8.000 toneladas y cuatro de 7.000 como buques de mayor porte (1), mientras que la española cuenta seis grandes buques de más de 9.000 toneladas y otros tantos de más de 6.000, entre los principales de la referida empresa.

Pero si esto nos llena de satisfacción y orgullo, hay que deplorar la falta de previsión del Estado, que no se cuida de organizar en la paz esta clase de elementos; pues conforme en otro lugar dejamos dicho, tanto el Ejército como la Marina deben estar constituidos para la guerra, que con tal objeto son creados y á tal fin se dirige su organización. Lo contrario es incompleto, deficiente y acarrea desdichas sin cuento. Las economías que pueda representar una organización á medias son contraproducentes, y como prueba véase el cuadro que España ha llegado á ofrecer: perdidas sus colonias, amenazado su comercio y llamando á sus puertas la ruina más asoladora y el mayor desprestigio en el concierto de las naciones.

¿Dónde tienen origen estos males? En la funesta administración pública, que dejó desde largo tiempo á las fuerzas de la defensa nacional en el mayor desamparo, desprovistas de elementos de combate y con una organización obligada á miserables economías, por las que clama en primer término la industria y el comercio, que son precisamente las dos fuerzas del país á quienes más interesa conservar la preponderancia nacional y las que con mayor calor é iniciativa deben contribuir á sostener las garantías de la patria para su mayor grandeza.

---

(1) Llody, *Guía general para 1898*.

Las plazas del litoral, desmanteladas ayer, indefensas; la navegación y prácticas de guerra en el fuego de cañón y ejercicios propios de combate, reducidos á la nada por evitar el gasto de combustible y cargas y municiones, costosas sí, pero necesarias para educar al marino y al soldado; los campos de tiro, objeto de quisquillas, pleitos y dificultades presentadas por el caciquismo de las diferentes comarcas, caciquismo imperante en diputaciones provinciales, ayuntamientos y en todo el engranaje de la administración pública, sin encontrar una mano fuerte para cortar de raíz esos egoísmos de lesa patria, egoísmos del presente, pobres y limitados ante los que debieran sustentarse, que son los egoísmos del porvenir, para el engrandecimiento de todos.

Las consecuencias se tocan y el castigo se alcanza; pues los enormes gastos que representa la derrota, tienen lugar de evitarse con la oportuna preparación en la paz para la guerra.

En los momentos de la lucha se ha hecho lo imposible, lo asombroso. En Guerra se han movilizad o hombres en cifras abrumadoras; en Marina se han improvisad o barcos; en defensas se ha unido la acción del contribuyente á la del Gobierno para hacer lo imposible; pero todo esto que admira, todo esto en que se ve el deseo de salvar la patria, no sirve, sin una base sólida, sin una preparación que en muchos años se ha descuidado y que fatalmente había de dar, por falta de los recursos necesarios, el triste desenlace.

Otros pueblos tuvieron también sus errores, y animados de una voluntad firme se engrandecieron; otros fueron pequeños y sufrieron el yugo ruinoso de una odiosa esclavitud, y constituídos en nación militar son grandes y poderosos. Francia enseña lo que puede el patriotismo; Alemania dice lo que significa, para el respeto del mundo, el poder del soldado.

La marina mercante, elemento de verdadera importancia para la vida del comercio, debe desarrollar mayor iniciativa en sus construcciones, y las compañías mayor

actividad en su organización, acrecentándola con la inversión de los rendimientos que el capital social produce, sin mantener torpes egoísmos que no causan beneficio personal ni á los intereses de la patria.

La marina de guerra tiene su fuente y origen en la más nutrida matrícula de la marina mercante, y en países como el de España, cuya enorme extensión de costas la hace marítima por excelencia, debe atenderse preferentemente á la proponderancia de ese valiosísimo auxiliar del comercio, estimulando por todos los medios y recursos legales para que la marina mercante ocupe entre las naciones marítimas el lugar que le corresponde por tradición y por la estructura de nuestro territorio, para que la bandera mercante nacional sea el heraldo que preceda al conocimiento de la existencia de nuestra patria entre los demás pueblos.



ZONA MARÍTIMA.—CONGRESO INTERNACIONAL DEL CAIRO.  
NACIONALIDAD MARÍTIMA

---

*Disposiciones relativas á la extensión de la zona marítima  
de guerra en España (1).*

Deseando evitar en las causas de presas las dudas que puedan ser motivos de daños y demoras en perjuicio de los interesados, y desavenencias con las demás cortes, he venido en resolver lo contenido en los artículos siguientes:

1.º La inmunidad de las costas de todos mis dominios no ha de ser marcada como hasta aquí por el dudoso é incierto alcance del cañón, sino por la distancia de dos millas de 950 toesas cada una.

2.º Las presas hechas dentro de dichas dos millas han de ser juzgadas por los tribunales de los gobernadores y comandantes de mis puertos, á quienes tengo confiada esta jurisdicción, y en la forma establecida y acostumbrada.

3.º Ninguna presa será bien hecha dentro de la distancia prefijada, á no ser que sea de potencia con quien yo estuviere en guerra; y sólo por formalidad se tomará entonces noticia ó justificación de ella en los puertos donde llegare.

4.º Las presas que se hagan fuera de la distancia se-

---

(1) Real cédula del Consejo de guerra de 14 de junio de 1797, que es la ley 5.<sup>a</sup>, tít. VIII, libro 6.º de la Novísima Recopilación.

ñalada, se han de entender hechas en alta mar, y serán juzgadas por el tribunal del apresador.

5.º Las presas hechas en alta mar, que viniesen á los puertos de mis dominios, no ha de poder vender sus cargamentos si fuesen de géneros prohibidos; pero si no fuesen de esta clase y estuviesen expuestos á averiarse, se permitirá su venta.

6.º Cuando conduzcan á mis puertos presas hechas fuera de la distancia territorial, solamente se ha de poder hacer una justificación del hecho por los agentes del apresador y por el gobernador del puerto ó Capitán general á quien perteneciere, para que con ella puedan acudir los interesados al tribunal correspondiente.

Si el buque neutro apresado fuera de la distancia territorial y conducido á mis puertos, contuviere efectos de propiedad española, siempre que compongan la mitad del valor del cargamento, ha de ser juzgada toda la presa por mis tribunales; pero si no llegasen á la mitad del valor del cargamento, han de conocer de ella los del apresador.

8.º Si los buques neutrales apresados fuera de la distancia territorial y conducidos á mis puertos, contuviesen efectos de propiedad española que no lleguen á la mitad del cargamento, no se han de poder vender, lo mismo que si todos fueran de extranjeros, á menos que no siendo prohibidos, estén expuestos á averiarse.

*Disposiciones relativas á la extensión de la zona fiscal marítima ó de Aduanas en España (1).*

Artículo 5.º También mando que cuando se encuentren en la costa bastimentos menores con tabaco y sal, á distancia de una ó dos leguas, por el probable recelo de que se empleen en el fraude, se visiten y proceda contra sus patrones, maestros y marineros, con arreglo á las or-

---

(1) Real cédula de 17 de diciembre de 1760.



denanzas y leyes de estos reinos; y este artículo sólo se deberá observar con los súbditos de la potencia ó potencias que en sus dominios hayan publicado la misma ordenanza.

(1) Art. 3.º Los dependientes de rentas detendrán y aprehenderán toda clase de embarcaciones pequeñas francesas, hasta el buque de 100 toneladas, que encuentren cargadas en todo ó en parte de cualesquier contrabando de especies ó mercaderías absolutamente prohibidas en España, á dos leguas de distancia á lo ancho del mar, cerca de los puertos, en embocaduras de ríos, calas y demás parajes de las costas. Y lo que se hallare de contrabando en los citados navíos incurrirá en la pena de confiscación, y las embarcaciones, con el resto de la carga, capitanes y tripulación, se entregarán como queda prevenido en el capítulo antecedente, al cónsul ó vicecónsul de Francia para el fin expresado en él.

Art. 6.º Los pataches y embarcaciones destinadas para el resguardo de las rentas, concertarán su trabajo con las de Francia, y se sostendrán igualmente. Cuando las de España cruzaren en las costas, detendrán y visitarán los navíos pequeños franceses, hasta el porte de 100 toneladas, y á dos leguas de mar á lo ancho, y si encontraren contrabando de especies ó mercaderías, cuya entrada esté absolutamente prohibida, se procederá á la confiscación en la forma que queda prevenido.

Art. 9.º Los capitanes de navíos franceses que por arribada forzada entraren en un río navegable ó en un puerto de España distinto del de su destino, harán la declaración de su carga, y luego que hayan arribado, se pondrán á bordo tres guardas; pero se quedarán en el puente, y sólo se emplearán en celar que del navío no se saquen otras mercaderías que las que el capitán se viese obligado á vender para pagar los víveres que necesite ó los gastos de reparar el navío; y los géneros que

---

(1) Real orden de 1.º de mayo de 1775.

para estos fines se desembarcaren, estarán sujetos á la visita y al pago de los derechos establecidos.

(1) Art. 15. 2.º—El buque español ó extranjero, de porte menor de 200 toneladas, que viniendo cargado con mercaderías de ilícito comercio, según las leyes y reglamentos de Aduanas de estos reinos, ó de procedencia extranjera, anclase en puerto no habilitado, ó en cala, ensenada ó bahía de las costas del territorio español, ó *los bordease en las seis millas marítimas inmediatas á tierra*, aun cuando lleve su carga consignada para puertos extranjeros, á menos que la arribada no sea forzosa en los términos que se expresan en el párrafo precedente.

(2) Art. 18. Se incurre en delito de contrabando:

.....  
Número 10. Por andar cón buque nacional ó extranjero de porte menor que el permitido por los reglamentos é instrucciones, conduciendo géneros prohibidos ó procedentes del extranjero en puerto no habilitado, ó en bahía, cala ó ensenada de las costas españolas, y por bordear estos sitios dentro de la zona de dos leguas ó sean seis millas, que se halla señalada, aun cuando lleve su carga consignada para puerto extranjero, á menos que no sea por arribada forzosa en los casos de infortunio de mar, persecución de enemigos ó piratas, ó avería que inhabilite el buque para continuar su navegación.

*Acuerdos tomados por el Congreso comercial é internacional del Cairo.—Noviembre de 1869 (3).*

1.º Sería conveniente, conforme con la declaración hecha por el gobierno actual de Egipto, que la mercancía que pase por el Canal, quede para siempre libre de todo derecho de tránsito ó impuesto análogo.

---

(1) Real decreto de 3 de mayo de 1830.

(2) Real decreto de 20 de junio de 1852, sobre la jurisdicción de Hacienda y represión de los delitos de contrabando.

(3) *Gaceta de Madrid* de 17 de junio de 1870.

2.º También sería de desear que todas las potencias reconocieran como un hecho universal la neutralidad del Canal.

3.º Es igualmente del mayor interés que se reforme el derecho marítimo en tiempo de guerra, cuya existencia hay que deplorar todavía, y que todas las potencias reconozcan la inviolabilidad de la propiedad privada en el mar, bajo cualquier pabellón (exceptuando el contrabando de guerra); y que proclamen al mismo tiempo que el bloqueo debe limitarse á las plazas fortificadas.

4.º El desarrollo del comercio internacional y egipcio á consecuencia de la apertura del Canal de Suez, exige que el derecho y los usos comerciales que actualmente existen en Egipto se establezcan sobre bases nuevas y sólidas. El Congreso pide principalmenté estas modificaciones, con el objeto de que las sociedades de comercio, de industria y de crédito puedan fundarse y desarrollarse libremente. El mismo tiene la confianza de que los trabajos de la Comisión internacional, bajo cuyos auspicios se encuentra esta importante cuestión, obtengan muy pronto un resultado favorable.

5.º Debiendo el comercio de Europa con las colonias orientales entrar por una parte importante en el tránsito del Istmo de Suez, sería de desear que diversas potencias renunciaran definitivamente á los privilegios que todavía mantienen en su régimen colonial.

6.º La unidad de aforamiento para los buques debe tener en interés del comercio una pronta solución. Mientras ésta se obtiene, se recomienda el empleo de la tabla de reducción adoptada por la oficina francesa, *Veritas*. Se recomienda igualmente sea aceptada como medida universal la deducción en el aforamiento total de buques de vapor ó mixtos del espacio ocupado por la máquina y depósitos de carbón.

7.º Considerando el Congreso que la primera condición del desarrollo de la navegación por el Canal es la reducción del precio del carbón, recomienda por interés general que los buques cargados exclusivamente de

carbón se hallen exentos de todo derecho de arqueo.

8.º Recomienda además, que los buques que lleguen en lastre á cualquier punto del Canal, ó los que pasen en igual forma para atravesarlo de nuevo con cargamento, no sean sometidos más que una vez al derecho de arqueo.

9.º Sería de desear que los buques que se dirijan á uno de los puntos del Istmo, fuesen sometidos á derechos módicos de puerto, no pagando de arqueo sino en proporción á la distancia recorrida en el Canal.

10. Sería también de desear que para favorecer al comercio internacional, el gobierno egipcio facilitase la colonización del Istmo, así como la creación de bazares, almacenes, depósitos libres y mercados.

11. Importa completar por medio de nuevos trabajos hechos de común acuerdo por las potencias más interesadas, los conocimientos hidrográficos sobre el Mar Rojo, y publicar un mapa de ellos, y también establecer en este mar nuevos faros por los cuales deben percibirse impuestos moderados.

12. Importa, por consecuencia del gran desenvolvimiento de las vías de comunicación y de comercio, que los gobiernos faciliten por todos los medios posibles el estudio de las lenguas modernas y de la geografía comercial.

24. Sería de desear que Egipto adoptara el sistema métrico para sus pesos y medidas.

14. Es igualmente de desear que el gobierno egipcio haga redactar memorias periódicas sobre las fuerzas productivas del país, que podrían comunicarse á los demás Estados en cambio de otras publicaciones análogas.

### *Sobre la nacionalidad marítima.*

Ninguna embarcación de propiedad española podrá usar de esta bandera ni navegar dentro ó fuera de mis puertos sin estar matriculada; y por tanto, debiendo constar puntualmente en todos los partidos y distritos el número y clase de todas las embarcaciones pertenecientes á vasallos míos, se llevarán listas exactas en que se

acredite el dueño del buque, su porte, fábrica y principales medidas, su clase y nombre por el que fuere conocida. (*Ordenanza de matrículas de 12 de agosto de 1802, tít. IX, art. 1.º, confirmada por real orden de 8 de febrero de 1862*).

Todo capitán ó patrón que hubiere de navegar á puertos de mis dominios ó á los extranjeros en cualquiera parte del mundo, fuera de los límites del departamento á que correspondiere su matrícula, deberá avisarlo al jefe militar de Marina, ó el que ejerciere las funciones, solicitando el real pasaporte ó patente de navegación, la que, no ofreciéndose cosa en contrario á lo prevenido en esta Ordenanza, se facilitará por el comandante del partido por sí ó por medio de los ayudantes de sus distritos; no dispensándose requisito alguno de los mandados para eludirse de la responsabilidad que le caería en caso de infracción: sin la referida real patente ó pasaporte la detendrán mis bajeles de guerra, conduciéndola al primer puerto, donde será confiscada con toda su carga, y en caso de llevar armamento de guerra, será su patrón y los demás que se averiguase haber contribuído al ilícito armamento, castigados como piratas. (*Ordenanza de matrículas de 1802, tít. X, art. 2.º*)

En las (embarcaciones) de tráfico y en las de corso y mercancía, además de la patente real, deberá llevar el capitán ó patrón para su salvo conducto, las escrituras de pertenencia, contratos de fletamento, conocimientos de su carga, listas de pasajeros si fueren muchos, y el rol de su tripulación, con la nota de los que se transportasen, siendo pocos, firmada una y otra por el comandante de la provincia ó ayudante del distrito. (*Ordenanza de matrículas de 1802, tít. X, art. 9.º*).

Los barcos del tráfico costanero que no hagan viajes de travesía, ni salgan de los límites de su departamento, no necesitarán de real pasaporte de navegación, bastando que el comandante militar de Marina del partido, les dé una licencia expresa. (*Ordenanza de matrículas de 1802, título X, artículo 18*).

Ninguna embarcación de tráfico de alta mar ó de costa, ha de navegar sin rol ó lista de su tripulación, expresándose de cada individuo el trozo, partido y tercio á que corresponda, y la clase en que sirve, firmándola el comandante del partido ó ayudante del distrito, para entregarla al capitán ó patrón, que habrá de responder de ella como del paradero de los individuos de su dotación; y por tanto, los comandantes de mis escuadras y bajeles, los de los tercios y provincias, y cualesquiera otros que en la mar ó en los surgideros hallasen alguna nave española sin la expresada lista ó rol formal de su equipaje, la detendrán y embargarán inmediatamente, dando parte al comandante ó ayudante del ancladero que tomase, ó en que estuviere, no siendo la capital del departamento, en el que lo participará al comandante general de él, para que éste, por medio del comandante principal, providencie el castigo, según resultare de la indagación. (*Ordenanza de matrículas de 1802, tit. X, art. 23*).

*Disposiciones del Gobierno español relativas á los documentos necesarios para acreditar la nacionalidad de las embarcaciones mercantes (1).*

Ministerio de Marina.—Excmo. Sr.:—Se ha enterado el Rey Nuestro Señor del oficio de V. E. núm. 403, de 8 de noviembre próximo pasado, que trata de los documentos con que deben navegar los capitanes ó patrones de los buques españoles del tráfico, los de corso y mercancías. Y conformándose S. M. con lo propuesto por V. E., se ha servido mandar, que los referidos capitanes ó patrones de tales buques, lleven la real patente de navegación, la contraseña relativa á la clase ó aparejos de las embarcaciones que hayan de usarlas, unas de vela latina y otras de vela cuadra, el rol, copia de la escritura de pertenencia, copia de la escritura de fianza para el buen uso

---

(1) Real orden de 5 de diciembre de 1828.

de la real patente, copia de la escritura de fletamento, la boleta de sanidad visada por el capitán del puerto, la relación de todos los pasajeros, los conocimientos y guías de la carga, y guía de la misma, si fuese de maderas pertenecientes á montes de Marina, firmada por el respectivo comandante de provincia ó ayudante de distrito, á quien precisamente se ha de entregar la tornaguía que acredite su legítimo desembarco. Esto se entiende sin perjuicio de los otros documentos de que tratan las Ordenanzas, y todo según se previene en estas y posteriores reales órdenes, sin que por ningún pretexto se cobre otros derechos que los prevenidos en la de 7 de julio de 1815, cuyo producto está destinado para costear la impresión de las reales patentes y contraseñas. No conviene S. M. en que por ahora se alteren los derechos que estén en práctica en los juzgados de Marina, hasta que el Consejo Supremo de la Guerra evacue el informe que le está pedido sobre el particular, á fin de hacer en su vista el arreglo general y uniforme de tales derechos; pero es la voluntad de S. M., que desde luego queden reformadas las demás exacciones abusivas que se hacen por los jefes de Marina en algunos puertos, en el concepto de que será severamente castigado el que incurra en tal exceso. Prevéngolo á V. E. de real orden para que disponga su cumplimiento circulándolo en la Armada; en la inteligencia de que lo dicho es lo únicamente resuelto por S. M. sobre el contexto del precitado oficio de V. E. núm. 403.—Dios guarde á V. E. muchos años.—Luis María de Salazar.

(1) Ministerio de Marina.—Excmo. Sr.:—En vista del examen que de la real orden de 13 de octubre último se mandó hacer á la Junta de Dirección de la Armada, de la de 5 de diciembre de 1828, que determina cuáles y cuántos documentos han de llevar los capitanes y patrones en sus navegaciones; y conformándose el Rey Nues-

---

(1) Real orden de 10 de noviembre de 1829.

tro Señor con el parecer de la referida Junta, se ha servido declarar, que son de absoluta necesidad á todo capitán ó patrón para satisfacer á los reconocimientos en la mar, la real patente, la contraseña de vela cuadra ó latina para el Mediterráneo, sin perjuicio de que se dé á todo el que la pida aunque haya de navegar en el Océano; el rol con la lista de pasajeros, si los hubiere, que ha de ponerse en el mismo rol, la boleta de sanidad y la guía de la carga; los demás documentos expresos en la precitada real orden de 5 de diciembre de 1828, tales como las escrituras de fianza para el buen uso de la real patente, la de pertenencia, la de fletamento, pueden quedar en tierra para la propia seguridad y responsabilidad, en su caso, de los interesados, así como para debido resguardo de la real Hacienda. Tampoco se excusará la guía de maderas pertenecientes á montes de Marina cuando se transporten de un punto á otro en la forma prevenida en 5 de diciembre de 1828.

De real orden lo digo á V. E. para que circulándolo en la Armada tenga su debido cumplimiento.—Dios guarde, etc.—Luis María de Salazar.

(1) Ministerio de Marina.—Excmo. Sr.:—Al Sr. Secretario del Despacho de Estado digo hoy lo siguiente:—Los documentos de absoluta necesidad á los capitanes y patrones españoles del comercio para satisfacer á los reconocimientos en la mar, y darse á conocer en los puertos extranjeros, son: la real patente de navegación; la contraseña de vela cuadra ó latina para el Mediterráneo; el rol con la lista de los pasajeros, si los hubiere, que ha de ponerse en el mismo rol; la boleta de sanidad y la guía de la carga, pues aunque deben tener otros documentos á más de los expresados, pueden quedar en tierra para la propia seguridad y responsabilidad en su caso de los interesados, y para debido resguardo de la real Hacienda. Así me manda el Rey Nuestro Señor lo manifieste á V. E. en contestación á lo que de su real orden se sirvió

---

(1) Real orden de 6 de julio de 1830.



decirme en oficio de 15 de abril próximo pasado, trasladándome una nota del Sr. Embajador de S. M. cristianísima. Y lo traslado á V. E. de real orden para noticia de la Junta superior.—Dios guarde, etc.—Luis María de Salazar.

*Las mercancías conducidas en buques con bandera española provisional, por haber sido adquiridos en el extranjero, deben satisfacer los derechos de Aduana, como las transportadas con bandera nacional (1).*

Ministerio de Ultramar.—Excmo. Sr.:—Con fecha 11 de los corrientes, transcribió el Ministerio de Estado á este de Ultramar un despacho del cónsul de España en Glasgow, manifestando que el súbdito español y capitán mercante D. Justo de Eguerola ha comprado un buque inglés, cuya adquisición legalizará oficialmente en el mismo Glasgow, dirigiéndose á ese puerto tan pronto como se le faciliten el pasavante y rol provisional correspondientes; mas como quiera que ateniéndose á las reales órdenes de 5 de agosto de 1851 y 22 de julio de 1865, las mercancías que conduzca en este primer viaje, hecho con bandera provisional, tendrían que satisfacer derechos como si fuesen conducidas realmente en bandera extranjera; y esto, según se indica en el referido despacho, parece duro, tratándose como se trata de un buque destinado á formar parte de nuestra marina mercante, siendo así que si el interesado lo lleva en lastre ó sólo con carbón de piedra sufrirá grandes perjuicios, puesto que va á hacer una larga travesía, el Rey (q. D. g.), teniendo en cuenta lo propuesto por el referido cónsul y por el Ministerio de Estado; considerando que el decreto de 22 de noviembre de 1868, aplicado á la Península é islas adyacentes, y los de 29 de diciembre del mismo año y 3 de diciembre de 1869, estableciendo análoga legislación

---

(1) Real orden de 27 de abril de 1871. (*Gaceta* de 14 de mayo de 1871.)

para las provincias de Ultramar, tienden de igual manera á favorecer el desarrollo de nuestra marina mercante por medio de la adquisición de buques, sean ó no procedentes del extranjero, ha tenido á bien acordar que, tanto el buque de que se trata como los demás que se adquirieran en otros países y que hagan su primer viaje á esa isla ó á las de Puerto Rico y Filipinas con bandera provisional, satisfagan los derechos de las mercancías que conduzcan como si fuesen estas en bandera española; pero á condición de que lleven sus pasavantes y demás documentos expedidos en debida forma con intervención de nuestros respectivos cónsules, debiendo además llenar inmediatamente las formalidades de matrícula y abanderamiento definitivo.

De real orden lo comunico á V. E. para su conocimiento y efectos correspondientes.—Dios guarde á V. E. muchos años.—Madrid 27 de abril de 1871.—López de Ayala.—Señor Intendente general de Hacienda de la isla de Cuba.

---

## DERECHO MARÍTIMO MERCANTIL

---

En este complemento, dedicado principalmente al comercio marítimo nacional, insertamos á continuación los artículos del Código de Comercio que afectan á la propiedad y mando de los barcos mercantes; lo que facilita la consulta de la legislación vigente en tales materias, y es de todo punto necesario para dar á este trabajo una verdadera utilidad, encaminada al cumplimiento de su principal fin, que es el de poner al alcance de todos, aquellas disposiciones de carácter legal.

(1) Los buques mercantes constituirán una propiedad que se podrá adquirir y transmitir por cualquiera de los medios reconocidos en el derecho. La adquisición de un buque deberá constar en documento escrito, el cual no producirá efecto respecto á tercero, si no se inscribe en el registro mercantil.

También se adquirirá la propiedad de un buque por la posesión de buena fé continuada por tres años, con justo título debidamente registrado.

Faltando alguno de estos requisitos, se necesitará la posesión continuada de diez años, para adquirir la propiedad.

El capitán no podrá adquirir por prescripción el buque que mande.

(2) Los constructores de buques podrán emplear los materiales y seguir en lo relativo á su construcción y apa-

---

(1) Art. 573, lib. III, tít. I del Código de Comercio.

(2) Art. 574.

rejos los sistemas que más convengan á sus intereses. Los navieros y la gente de mar se sujetarán á lo que las leyes y reglamentos de Administración pública, dispongan sobre navegación, aduanas, sanidad, seguridad de las naves y demás objetos análogos.

(1) Los partícipes en la propiedad de un buque gozarán del derecho de tanteo y retracto en las ventas hechas á extraños, pero sólo podrán utilizarlo dentro de los nueve días siguientes á la inscripción de la venta en el registro y consignando el precio en el acto.

(2) Se entenderán siempre comprendidos en la venta del buque, el aparejo, respetos, pertrechos y máquina si fuere de vapor, pertenecientes á él, que se hallen á la sazón en el dominio del vendedor.

No se considerarán comprendidos en la venta, las armas, las municiones de guerra, los víveres y el combustible.

El vendedor tendrá la obligación de entregar al comprador la certificación de la hoja de inscripción del buque en el registro hasta la fecha de la venta.

(3) Si la enajenación del buque se verificase estando de viaje, corresponderán al comprador íntegramente los fletes que devengare en él desde que recibió el último cargamento, será de su cuenta el pago de la tripulación y demás individuos que componen su dotación correspondiente al mismo viaje.

Si la venta se realizare después de haber llegado el buque al punto de su destino, pertenecerán los fletes al vendedor y será de su cuenta el pago de la tripulación y demás individuos que componen su dotación, salvo en uno y otro caso el pacto en contrario.

(4) Si hallándose el buque en viaje ó puerto extranjero, su dueño ó dueños lo enajenaren voluntariamente, bien á españoles ó extranjeros con domicilio en capital ó puerto de otra nación, la escritura de venta se otorgará

---

(1) Art. 575.—(2) Art. 576.—(3) Art. 577.—(4) Art. 578.

ante el cónsul de España del puerto en que rinda el viaje, y dicha escritura no surtirá efecto respecto de tercero, si no se inscribe en el registro del consulado. El cónsul tramitará inmediatamente copia auténtica de la escritura de compra y venta de la nave al registro mercantil del puerto en que se hallare incripta y matriculada.

En todos los casos, la enajenación del buque debe hacerse constar con la expresión de si el vendedor recibe en todo ó parte su precio, ó si en parte ó en todo conserva algún crédito sobre el mismo buque. Para el caso de que la venta se haga á súbdito español, se consignará el hecho en la patente de navegación.

Cuando hallándose el buque en viaje se inutilizare para navegar, acudirá el capitán al juez ó tribunal competente del puerto de arribada, si éste fuere español, y si fuere extranjero, al cónsul de España si lo hubiere ó al juez ó tribunal ó á la autoridad local donde aquél no exista; y el cónsul ó el juez ó tribunal, ó en su defecto la autoridad local, mandarán proceder al reconocimiento del buque.

Si residieren en aquel puerto el consignatario ó el asegurador, ó tuvieren allí representantes, deberán ser citados para que intervengan en las diligencias por cuenta de quien corresponda.

(1) Comprobado el daño del buque y la imposibilidad de su rehabilitación para continuar el viaje, se decretará la venta en pública subasta, con sujeción á las reglas siguientes:

1.<sup>a</sup> Se tasarán, previo inventario, el casco del buque, su aparejo, máquinas, pertrechos y demás objetos, facilitándose el conocimiento de estas diligencias á los que deseen interesarse en la subasta.

2.<sup>a</sup> El auto ó decreto que ordene la subasta se fijará en los sitios de costumbre, insertándose su anuncio en los diarios del puerto donde se verifique el acto, si los hubie-

---

(1) Art. 579.

re, y en los demás que determine el tribunal. El plazo que se señale para la subasta no podrá ser menor de veinte días.

3.<sup>a</sup> Estos anuncios se repetirán de diez en diez días, y se hará constar su publicación en el expediente.

4.<sup>a</sup> Se verificará la subasta el día señalado con las formalidades prescritas en el derecho común para las ventas judiciales.

5.<sup>a</sup> Si la venta se verificase estando la nave en el extranjero, se observarán las prescripciones especiales que rijan para estos casos.

(1) En toda venta judicial de un buque para pago de acreedores tendrán prelación por el orden en que se enumeran:

1.<sup>o</sup> Los créditos á favor de la Hacienda pública que se justifiquen mediante certificación oficial de autoridad competente.

2.<sup>o</sup> Las costas judiciales del procedimiento, según tasación aprobada por el juez ó tribunal.

3.<sup>o</sup> Los derechos de pilotaje tonelaje y los de mar ú otros de puertos, justificados con certificaciones bastantes de los jefes encargados de la recaudación.

4.<sup>o</sup> Los salarios de los depositarios y guardas del buque y cualquier otro gasto aplicado á su conservación desde la entrada en el puerto hasta la venta, que resulten satisfechos ó adeudados en virtud de cuenta justificada y aprobada por el juez ó tribunal.

5.<sup>o</sup> El alquiler del almacén donde se hubieren custodiado el aparejo y pertrechos del buque, según contrato.

6.<sup>o</sup> Los sueldos debidos al capitán y tripulaciones en su último viaje, los cuales se comprobarán mediante liquidación que se haga en vista de los roles y de los libros de cuenta y razón del buque, aprobada por el jefe del ramo de marina mercante, donde lo hubiere, y en su defecto, por el cónsul ó juez ó tribunal.

---

(1) Art. 580.

7.º El reembolso de los efectos del cargamento que hubiere vendido el capitán para reparar el buque, siempre que la venta conste ordenada por auto judicial celebrado con las formalidades exigidas en tales casos, y anotada en la certificación de inscripción del buque.

8.º Parte del precio que no hubiere sido satisfecha al último vendedor; los créditos pendientes de pago por materiales y mano de obra de la construcción del buque, cuando no hubiere navegado, y los provinientes de reparar y equipar el buque y de proveerle de víveres y combustibles en el último viaje.

Para gozar de esta preferencia los créditos contenidos en el presente número, deberán constar por contrato inscripto en el registro mercantil, ó si fuere de los contraídos para el buque estando de viaje, y no habiendo regresado al puerto de su matrícula, estarlo con la autorización requerida para tales casos y anotados en la certificación de inscripción del mismo buque.

9.º Las cantidades tomadas á la gruesa sobre el casco, quilla, aparejo y pertrechos del buque antes de su salida, justificadas con los contratos otorgados según derecho y anotados en el registro mercantil; las que hubiere tomado durante el viaje con la autorización expresada en el número anterior, llenando iguales requisitos, y la prima del seguro acreditada con la póliza del contrato ó certificación sacada de los libros del corredor.

10. La indemnización debida á los cargadores por el valor de los géneros embarcados que no se hubieren entregado á los consignatarios ó por averías sufridas de que sea responsable el buque, siempre que unas y otras consten en sentencia judicial ó arbitral.

(1) Si el producto de la venta no alcanzase á pagar á todos los acreedores comprendidos en un mismo número ó grado, el remanente se repartirá entre ellos á prorrata.

(2) Otorgada é inscripta en el registro mercantil la

---

(1) Art. 581.—(2) Art. 582.

escritura de venta judicial hecha en pública subasta, se reputarán extinguidas todas las demás responsabilidades del buque en favor de los acreedores.

Pero si la venta fuere voluntaria y se hubiere hecho estando en viaje, los acreedores conservarán sus derechos contra el buque hasta que regrese al puerto de matrícula, y tres meses después de la inscripción de la venta en el registro, ó del regreso.

(1) Si encontrándose en viaje necesitare el capitán contraer alguna ó algunas de las obligaciones expresadas en los números 8.º y 9.º del artículo 580, acudirá al juez ó tribunal civil si fuere en territorio español, y si no al cónsul de España caso de haberlo, y en su defecto al juez ó tribunal ó autoridad local correspondiente, presentando la certificación de la hoja de inscripción de que trata el artículo 612 y los documentos que acrediten la obligación contraída.

El juez ó tribunal, el cónsul ó la autoridad local en su caso, en vista del resultado del expediente instruido, harán en la certificación la anotación provisional de su resultado, para que se formalice en el registro cuando el buque llegue al puerto de su matrícula ó para ser admitida como legal y preferente obligación en el caso de venta antes de su regreso, por haberse vendido el buque á causa de la declaración de incapacidad para navegar.

La omisión de esta formalidad impondrá al capitán la responsabilidad personal de los créditos perjudicados por su causa.

(2) Los buques afectos á la responsabilidad de los créditos expresados en el artículo 580, podrán ser embargados y vendidos judicialmente en la forma prevenida en el artículo 579, en el puerto en que se encuentren, á instancia de cualquiera de los acreedores; pero si estuviesen cargados y despachados para hacerse á la mar, no podrá verificarse el embargo sino por deudas contraídas para

---

(1) Art. 583.—(2) Art. 584.



aprestar y avituallar el buque en aquel mismo viaje, y aun entonces cesará el embargo si cualquier interesado en la expedición diere fianza de que regresará el buque dentro del plazo fijado en la patente, obligándose, en caso contrario, aunque fuere fortuito, á satisfacer la deuda en cuanto sea legítima.

Por deudas de otra clase cualquiera no comprendidas en el artículo 580, no podrá ser embargado el buque en el puerto de su matrícula.

(1) Para todos los efectos del derecho sobre los que no se hiciere modificación ó restricción por los preceptos de este Código, seguirán los buques su condición de bienes muebles.

NOTAS.—1.<sup>a</sup> Se considerarán, para los efectos del Código, no sólo las embarcaciones destinadas á la navegación de cabotaje ó altura, sino también los diques flotantes, pontones, dragas, gánguiles y cualquiera otro aparato flotante, destinado á servicios de la industria y comercio marítimo. (2)

2.<sup>a</sup> Los buques pueden adquirirse por herencia, legando, compra, donación, construcción, etc.

3.<sup>a</sup> En el derecho civil se denomina *tanteo*, al derecho de ser preferido para la compra de una cosa, al tiempo de ser enajenada; y retracto, al de obtener la rescisión de la venta, volviendo á poseerla por el precio en que fué adquirida.

El art. 1.618 y siguientes de la ley de enjuiciamiento civil, señala el procedimiento para la interposición y tramitación de la solicitud del retracto. De dicho primer artículo citado, sólo aprovechan á nuestro conocimiento los 1.<sup>o</sup>, 2.<sup>o</sup>, 3.<sup>o</sup> y 4.<sup>o</sup>, que señalan, respectivamente, el término de 9 días, la consignación del precio, la justificación aun cuando no sea cumplida del título de condomi-

---

(1) Art. 585.

(2) Art. 45 para la organización y régimen del Registro mercantil.

nio del retrayente, y la presentación de la copia en papel común de la demanda y de los documentos que con ella se acompañen.

4.<sup>a</sup> Se entiende por *respeto*, todo aquello que se tiene de prevención ó repuesto.

5.<sup>a</sup> Se considera bajo la denominación legal de *per-trecho*, todos los instrumentos necesarios para las operaciones marineras.

6.<sup>a</sup> El art. 2.161 de la ley de enjuiciamiento civil, trata de las reglas que han de observarse para la recomposición ó venta de un buque, sin olvidar el 2.147 de dicha ley.

(1) El propietario del buque y el naviero, serán civilmente responsables de los actos del capitán y de las obligaciones contraídas por éste para reparar, habilitar y avituallar el buque, siempre que el acreedor justifique que la cantidad reclamada se invirtió en beneficio del mismo.

Se entiende por naviero la persona encargada de avituallar ó representar el buque en el puerto en que se halle.

(2) El naviero será también civilmente responsable de las indemnizaciones en favor de tercero, á que diere lugar la conducta del capitán en la custodia de los efectos que cargó en el buque; pero podrá eximirse de ella haciendo abandono del buque con todas sus pertenencias y de los fletes que hubiere devengado en el viaje.

(3) Ni el propietario del buque ni el naviero, responderán de las obligaciones que hubiere contraído el capitán si éste se excediere de las atribuciones y facultades que le correspondan por razón de su cargo ó le fueron conferidas por aquéllos.

No obstante, si las cantidades reclamadas se invirtie-

---

(1) Art. 586.—(2) Art. 587, tit. II, Sección primera.

(3) Art. 588.

ron en beneficio del buque, la responsabilidad será de su propietario ó naviero.

(1) Si dos ó más personas fueren partícipes en la propiedad de un buque mercante, se presumirá constituida una compañía por los copropietarios.

Esta compañía se regirá por los acuerdos de la mayoría de sus socios.

Constituirá mayoría la relativa de los socios votantes.

Si los partícipes no fueren más de dos, decidirá la divergencia de parecer, en su caso, el voto del mayor partícipe. Si son iguales las participaciones, decidirá la suerte.

La representación de la parte menor que haya en la propiedad, tendrá derecho á un voto; y proporcionalmente, los demás copropietarios tantos votos como partes iguales á la menor.

Por las deudas particulares de un partícipe en el buque, no podrá ser éste detenido, embargado ni ejecutado en su totalidad, sino que el procedimiento se contraerá á la porción que en el buque tuviere el deudor, sin poner obstáculo á la navegación.

(2) Los copropietarios de un buque serán civilmente responsables en la proporción de su haber social, á las resultas de los actos del capitán, de que habla el art. 587.

Cada propietario podrá eximirse de esta responsabilidad por el abandono ante notario de la parte de propiedad del buque que le corresponda.

(3) Todos los copropietarios quedarán obligados, en la proporción de su respectiva propiedad, á los gastos de reparación del buque y á los demás que se lleven á cabo en virtud de acuerdo de la mayoría.

Asímismo responderán en igual proporción á los gastos de mantenimiento, equipo y pertrechamiento del buque, necesarios para la navegación.

---

(1) Art. 589.—(2) Art. 590.—(3) Art. 591

(1) Los acuerdos de la mayoría respecto á la reparación, equipo, y avituallamiento del buque en el puerto de salida, obligarán á la minoría, á no ser que los socios en minoría renuncien á su participación, que deberán adquirir los demás copropietarios, previa tasación judicial del valor de la parte ó partes cedidas.

También serán obligatorios para la minoría, los acuerdos de la mayoría sobre disolución de la compañía y venta del buque.

La venta del buque deberá verificarse en pública subasta, con sujeción á las prescripciones de la ley de enjuiciamiento civil, á no ser que por unanimidad convengan en otra cosa los copropietarios, quedando siempre á salvo los derechos de tanteo y retracto consignados en el artículo 575.

(2) Los propietarios de un buque tendrán preferencia en su fletamento sobre los que no lo sean, en igualdad de condiciones y precio. Si concurrieren dos ó más de ellos á reclamar este derecho, será preferido el que tenga mayor participación, y si tuvieran la misma, decidirá la suerte.

(3) Los socios copropietarios elegirán el gestor que haya de representarles con el carácter de naviero.

El nombramiento de director ó naviero, será revocable á voluntad de los asociados.

(4) El naviero, ya sea al mismo tiempo propietario del buque ó ya gestor de un propietario ó de una asociación de copropietarios, deberá tener aptitud para comerciar y hallarse inscripto en la matrícula de comerciantes de la provincia.

El naviero representará la propiedad del buque, y podrá, en nombre propio, y con tal carácter, gestionar judicial y extrajudicialmente cuanto interese al comercio.

(5) El naviero podrá desempeñar las funciones de

---

(1) Art. 592.—(2) Art. 593.—(3) Art. 594.—(4) Art. 595.

(5) Art. 596.

capitán del buque, con sujeción en todo caso á lo dispuesto en el art. 609.

Si dos ó más copropietarios solicitaren para sí el cargo de capitán, decidirá la discordia el voto de los asociados; y si de la votación resultare empate, se resolverá en favor del copropietario que tuviere mayor participación en el buque.

Si la participación de los pretendientes fuere igual y hubiere empate, decidirá la suerte.

(1) El naviero elegirá y ajustará al capitán y contratará en nombre de los propietarios, los cuales quedarán obligados en todo lo que se refiera á reparaciones, por menor de la dotación, armamento, provisiones de víveres y combustible, y fletes del buque, y, en general, á cuanto concierna á las necesidades de la navegación.

(2) El naviero no podrá ordenar un nuevo viaje, ni ajustar para él nuevo flete, ni asegurar el buque, sin autorización de su propietario ó acuerdo de la mayoría de los copropietarios, salvo si en el acta de su nombramiento se le hubieren concedido estas facultades.

Si contratase el seguro sin autorización para ello, responderá subsidiariamente de la solvencia del asegurador.

(3) El naviero gestor de una asociación rendirá cuenta á sus asociados del resultado de cada viaje del buque, sin perjuicio de tener siempre á disposición de los mismos, los libros y la correspondencia relativa al buque y á sus expediciones.

(4) Aprobada la cuenta del naviero gestor por mayoría relativa, los copropietarios satisfarán la parte de gastos proporcional á su participación, sin perjuicio de las acciones civiles ó criminales que la minoría crea deber entablar posteriormente.

Para hacer efectivo el pago, los navieros gestores tendrán la acción ejecutiva, que se despachará en virtud del acuerdo de la mayoría, y sin otro trámite que el recono-

---

(1) Art. 597.—(2) Art. 598.—(3) Art. 599.—(4) Art. 600.

cimiento de las firmas de los que votaron el acuerdo.

(1) Si hubiere beneficios, los copropietarios podrán reclamar del naviero gestor el importe correspondiente á su participación por acción ejecutiva, sin otro requisito que el reconocimiento de las firmas del acta de aprobación de la cuenta.

(2) El naviero indemnizará al capitán de todos los gastos que con fondos propios ó ajenos hubiere hecho en utilidad del buque.

(3) Antes de hacerse el buque á la mar podrá el naviero despedir á su arbitrio al capitán é individuos de la tripulación cuyo ajuste no tenga tiempo ó viaje determinado, pagándoles los sueldos devengados según contratas, y sin indemnización alguna á no mediar sobre ello pacto expreso y determinado.

(4) Si el capitán ú otro individuo de la tripulación fueren despedidos durante el viaje, percibirán su salario hasta que regresen al puerto donde se hizo el ajuste, á menos que hubiere justo motivo para la despedida; todo con arreglo á los artículos 636 y siguientes de este código.

(5) Si los ajustes del capitán é individuos de la tripulación con el naviero tuvieren tiempo ó viaje determinado, no podrán ser despedidos hasta el cumplimiento de sus contratos, sino por causa de insubordinación en materia grave, robo, hurto, embiaguez habitual ó perjuicio causado al buque ó á su cargamento por malicia ó negligencia manifiesta ó aprobada.

(6) Siendo copropietario del buque el capitán, no podrá ser despedido sin que el naviero le reintegre del valor de su porción social que, en defecto de convenio de las partes, se estimará por peritos nombrados en la forma que establece la ley de enjuiciamiento civil.

(7) Si el capitán copropietario hubiere obtenido el mando del buque por pacto especial expreso en el acta de

---

(1) Art. 601.—(2) Art. 602.—(3) Art. 603.—(4) Art. 604.

(5) Art. 605.—(6) Art. 606.—(7) Art. 607.

la Sociedad, no podrá ser privado de su cargo sino por las causas comprendidas en el art. 605.

(1) En caso de venta voluntaria del buque, caducará todo contrato entre el naviero y el capitán, reservándose á éste su derecho á la indemnización que le corresponda, según los pactos celebrados con el naviero.

El buque vendido quedará afecto á la seguridad del pago de dicha indemnización, si después de haberse dirigido la acción contra el vendedor, resultare éste insolvente.

(2) Los capitanes y patrones deberán ser españoles, tener aptitud legal para obligarse, con arreglo á este Código, á hacer constar la pericia, capacidad y condiciones necesarias para mandar y dirigir el buque, según establezcan las leyes, ordenanzas ó reglamentos de marina ó navegación, y no estar inhabilitados con arreglo á ellos para el ejercicio del cargo.

Si el dueño del buque quisiere ser su capitán careciendo de aptitud legal para ello, se limitará á la administración económica del buque y encomendará la navegación á quien tenga la aptitud que exigen dichas ordenanzas y reglamentos.

(3) Serán inherentes al cargo de capitán ó patrón de buque las facultades siguientes:

1.<sup>a</sup> Nombrar ó contratar la tripulación en ausencia del naviero, y hacer la propuesta de ella estando presente, pero sin que el naviero pueda imponerle ningún individuo contra su expresa negativa.

2.<sup>a</sup> Mandar la tripulación y dirigir el buque al puerto de su destino, conforme á las instrucciones que hubiese recibido del naviero.

3.<sup>a</sup> Imponer con sujeción á los contratos y á las leyes y reglamentos de la marina mercante, y estando á bordo, penas correccionales á los que dejen de cumplir sus órdenes ó falten á la disciplina, instruyendo, sobre

---

(1) Art. 608.—(2) Art. 609, tít. II, Sección segunda.

(3) Art. 610.

los delitos cometidos á bordo en la mar, la correspondiente sumaria que entregará á las autoridades que de ella deban conocer, en el primer puerto á que arribe.

4.<sup>a</sup> Contratar el fletamento de un buque en ausencia del naviero ó su consignatario, obrando conforme á las instrucciones recibidas y procurando con exquisita diligencia por los intereses del propietario.

5.<sup>a</sup> Tomar las disposiciones convenientes para conservar el buque provisto y pertrechado, comprando al efecto lo que fuere necesario, siempre que no haya tiempo de pedir instrucciones al naviero.

6.<sup>a</sup> Disponer en iguales casos de urgencia, estando en viaje, las reparaciones en el casco y máquinas del buque y su aparejo y pertrechos que sean absolutamente precisos para que pueda continuar y concluir su viaje; pero si llegase á un punto en que existiese consignatario del buque, obrará de acuerdo con éste.

(1) Para atender á las obligaciones mencionadas en el artículo anterior, el capitán, cuando no tuviere fondos ni esperase recibirlos del naviero, se los procurará según el orden sucesivo que se expresa.

1.º Pidiéndolos á los consignatarios del buque ó corresponsales del naviero.

2.º Acudiendo á los consignatarios de la carga ó á los interesados en ella.

3.º Librando sobre el naviero.

4.º Tomando la cantidad precisa por medio de préstamo á la gruesa.

5.º Vendiendo la cantidad de carga que bastare á cubrir la suma absolutamente indispensable para reparar el buque y habilitarle para seguir su viaje.

En estos dos últimos casos habrá de acudir á la autoridad judicial del puerto, siendo en España, y al cónsul español, hallándose en el extranjero; y en donde no le hubiere, á la autoridad local, procediendo con arreglo á lo

---

(1) Art. 611.



dispuesto en el art. 583, y á lo establecido en la ley de enjuiciamiento civil.

(1) Serán inherentes al cargo de capitán las obligaciones que siguen:

1.<sup>a</sup> Tener á bordo, antes de emprender el viaje, un inventario detallado del casco, máquinas, aparejo, pertrechos, respetos y demás pertenencias del buque; la patente real ó de navegación, el rol de los individuos que componen la dotación del buque, y las contrataciones con ellos celebradas; la lista de pasajeros, la patente de sanidad, la certificación del Registro que acredite la propiedad del buque y todas las obligaciones que hasta aquella fecha pesaran sobre él; los contratos de fletamento, ó copias autorizadas de ellos; los conocimientos ó guías de la carga, y el acta de la visita ó reconocimiento pericial, si se hubiere practicado en el puerto de salida.

2.<sup>a</sup> Llevar á bordo un ejemplar de este Código.

3.<sup>a</sup> Tener tres libros foliados y sellados, debiendo poner al principio de cada uno, nota expresiva del número de folios que contenga, firmada por la autoridad de Marina, y en su defecto, por la autoridad competente.

En el primer libro, que se denominará «Diario de navegación», anotará día por día el estado de la atmósfera, los vientos que reinen, los rumbos que se hacen, el aparejo que se lleva, la fuerza de la máquina con que se navega, las distancias navegadas, las maniobras que se ejecuten y demás accidentes de la navegación; anotará también las averías que sufra el buque en su casco, máquinas, aparejo y pertrechos, cualquiera que sea la causa que las origine, así como los desperfectos y averías que experimente la carga, y los efectos é importancia de la echazón, si ésta ocurriera, y en los casos de resolución grave que exija asesorarse ó reunirse en junta á los oficiales de la nave y aun á la tripulación y pasajeros, anotará los acuerdos que se tomen.

---

(1) Art. 612. Téngase en cuenta el art. 14 de la Ley Hipotecaria Naval.

Para las noticias indicadas se servirá del cuaderno de bitácora y del de vapor ó máquinas que lleva el maquinista.

En el segundo libro, denominado «de contabilidad», registrará todas las partidas que recaude y pague por cuenta del buque, anotando con toda especificación, artículo por artículo, la procedencia de lo recaudado, y lo invertido en vituallas, reparaciones, adquisición de pertrechos ó efectos, víveres, combustibles, aprestos, salarios y demás gastos de cualquiera clase que sean. Además, insertará la lista de todos los individuos de la tripulación, expresando sus domicilios, sus sueldos y salarios y lo que hubieren recibido á cuenta, así directamente como por entrega á sus familias.

En el tercer libro, titulado «de cargamento», anotará la entrada y salida de todas las mercaderías, con expresión de las marcas y bultos, nombres de los cargadores y consignatarios, puertos de carga y descarga y los fletes que devenguen. En este mismo libro inscribirá los nombres y procedencia de los pasajeros, el número de bultos de sus equipajes y el importe de los pasajes.

4.<sup>a</sup> Hacer, antes de recibir carga, con los oficiales de la tripulación y dos peritos, si lo exigieren los cargadores y pasajeros, un reconocimiento del buque, para conocer si se halla estanco con el aparejo y máquinas en buen estado y con los pertrechos necesarios para una buena navegación, conservando certificación del acta de esta visita, firmada por todos los que la hubiesen hecho, bajo su responsabilidad.

Los peritos serán nombrados, uno por el capitán del buque, y otro por los que pidan su reconocimiento, y en caso de discordia, nombrará un tercero la autoridad de marina del puerto.

5.<sup>a</sup> Permanecer constantemente en su buque con la tripulación mientras se recibe á bordo la carga, y vigilar cuidadosamente su estiva; no consentir que se embarque ninguna mercancía ó materia de carácter peligroso, como las substancias inflamables ó explosivas, sin las pre-

cauciones que estén recomendadas para sus envases y manejo y aislamiento; no permitir que se lleve sobre cubierta carga alguna que por su disposición, volumen ó peso dificulten las maniobras marineras y puedan comprometer la seguridad de la nave; y en el caso de que la naturaleza de las mercancías, la índole especial de la expedición, y principalmente la estación favorable en que aquélla se emprenda, permitieran conducir sobre cubierta alguna carga, deberá oír la opinión de los oficiales del buque y contar con la anuencia de los cargadores y naviero.

6.<sup>a</sup> Pedir práctico á costa del buque en todas las circunstancias que lo requieran las necesidades de la navegación, y más principalmente cuando haya de entrar en puerto, canal ó río, ó tomar una rada ó fondeadero que ni él ni los oficiales y tripulantes del buque conozcan.

7.<sup>a</sup> Hallarse sobre cubierta en las recaladas y tomar el mando en las entradas y salidas de puertos, canales, ensenadas y ríos, á menos de no tener á bordo práctico en el ejercicio de sus funciones. No deberá pernoctar fuera del buque sino por motivo grave ó por razón de oficio.

8.<sup>a</sup> Presentarse, así que tome puerto por arribada forzosa, á la autoridad marítima, siendo en España, y al cónsul español siendo en el extranjero, antes de las veinticuatro horas, y hacerle una declaración del nombre, matrícula y procedencia del buque, de su carga y motivo de arribada, cuya declaración visarán la autoridad ó el cónsul si después de examinada la encontraren aceptable, dándole la certificación oportuna para acreditar su arribo y los motivos que lo originaron. A falta de autoridad marítima ó de cónsul, la declaración deberá hacerse ante la autoridad local.

9.<sup>a</sup> Practicar las gestiones necesarias ante la autoridad competente para hacer constar en la certificación del registro mercantil del buque, las obligaciones que contraiga conforme el art. 583.

10.<sup>a</sup> Poner á buen recaudo y custodia todos los papeles y pertenencias del individuo de la tripulación que

falleciere en el buque, formando inventario detallado, con asistencia de dos testigos pasajeros, ó en su defecto, tripulantes.

11.<sup>a</sup> Ajustar su conducta á las reglas y preceptos contenidos en las instrucciones del naviero, quedando responsable de cuanto hiciere en contrario.

12.<sup>a</sup> Dar cuenta al naviero desde el puerto donde arribe el buque, del motivo de su llegada, aprovechando la ocasión que le presten los semáforos, telégrafos, correos, etcétera, según los casos; poner en su noticia la carga que hubiere recibido, con especificación del nombre y domicilio de los cargadores, fletes que devenguen y cantidades que hubiere tomado á la gruesa, avisarle su salida y cuantas operaciones y datos puedan interesar á aquél.

13.<sup>a</sup> Observar las reglas sobre luces de situación y maniobras para evitar abordajes.

14.<sup>a</sup> Permanecer á bordo en caso de peligro del buque hasta perder la última esperanza de salvarlo, y antes de abandonarlo oír á los oficiales de la tripulación, estando á lo que decida la mayoría; y si tuviere que refugiarse en el bote, procurará, ante todo, llevar consigo los libros y papeles, y luego los objetos de más valor, debiendo justificar, en caso de pérdida de libros y papeles, que hizo cuanto pudo para salvarlos.

15.<sup>a</sup> En caso de naufragio, presentar protesta en forma, en el primer puerto de arribada, ante la autoridad competente ó cónsul español, antes de las veinticuatro horas, especificando en ella todos los accidentes del naufragio, conforme al caso 8.º de este artículo.

16.<sup>a</sup> Cumplir las obligaciones que impusieren las leyes y los reglamentos de navegación, aduanas, sanidad ú otros.

(1) El capitán que navegare á flete común ó al tercio, no podrá hacer por su cuenta negocio alguno separado; y si lo hiciere, la utilidad que resulte pertenecerá á los de-

---

(1) Art. 613.

más interesados, y las pérdidas cederán en su perjuicio particular.

(1) El capitán que habiendo concertado un viaje, dejare de cumplir su empeño sin mediar accidente fortuito ó caso de fuerza mayor que se lo impida, indemnizará todos los daños que por esta causa irrogue, sin perjuicio de las sanciones penales á que hubiere lugar.

(2) Sin consentimiento del naviero, el capitán no podrá hacerse substituir por otra persona; y si lo hiciere, además de quedar responsable de todos los actos del substituto, y obligado á las indemnizaciones expresadas en el artículo anterior, podrán ser uno y otro destituidos por el naviero.

(3) Si se consumieren las provisiones y combustibles del buque antes de llegar al puerto de su destino, el capitán dispondrá, de acuerdo con los oficiales del mismo, arribar al más inmediato para reponerse de uno y otro; pero si hubiera á bordo personas que tuvieren víveres de su cuenta, podrá obligarlos á que los entreguen para el consumo común de cuantos se hallen á bordo, abonando su importe en el acto, ó á lo más en el primer puerto donde arribare.

(4) El capitán no podrá tomar dinero á la gruesa sobre el cargamento; y si lo hiciere, será ineficaz el contrato.

Tampoco podrá tomarlo para sus propias negociaciones sobre el buque sino por la parte de que fuere propietario, siempre que anteriormente no hubiere tomado gruesa alguna sobre la totalidad, ni exista otro género de empeño ú obligación á cargo del buque; pudiendo tomarlo deberá expresar necesariamente cuál sea su participación en el buque.

En caso de contravención á este artículo, serán de cargo privativo del capitán el capital, réditos y costas, y el naviero podrá además despedirle.

---

(1) Art. 614.—(2) Art. 615.—(3) Art. 616.—(4) Art. 617.

(1) El capitán será responsable civilmente para con el naviero y éste para con los terceros que hubieren contratado con él:

1.º De todos los daños que sobrevinieren al buque y su cargamento por impericia ó descuido, de su parte. Si hubiere mediado delito ó falta, lo será con arreglo al código penal.

2.º De las subtracciones y latrocinios que se cometieren por la tripulación, salvo su derecho á repetir contra los culpables.

3.º De las pérdidas, multas y confiscaciones que se impusieren por contravenir á las leyes y reglamentos de aduanas, policía, sanidad y navegación.

4.º De los daños y perjuicios que se causaren por discordias que se susciten en el buque ó por faltas cometidas por la tripulación en el servicio y defensa del mismo, si no probare que usó oportunamente de toda la extensión de su autoridad para prevenirlas ó evitarlas.

5.º De los que sobrevengan por el mal uso de las facultades y falta en el cumplimiento de las obligaciones que le correspondan, conforme á los artículos 610 y 612.

6.º De los que se originen por haber tomado lo de rotura contraria á la que debía, ó haber variado de rumbo sin justa causa á juicio de la junta de oficiales del buque con asistencia de los cargadores ó sobrecargos que se hallaren á bordo.

No le eximirá de esta responsabilidad excepción alguna.

7.º De los que resulten por entrar voluntariamente en puerto distinto del de su destino, fuera de los casos ó sin las formalidades de que habla el art. 612.

8.º De los que resulten por inobservancia de las prescripciones del reglamento de situaciones de luces y maniobras para evitar abordajes.

(2) El capitán responderá del cargamento desde que

---

(1) Art. 618.—(2) Art. 619.

se hiciere entrega de él en el muelle ó al costado á flote en el puerto donde se cargue, hasta que lo entregue en la orilla ó en el muelle del puerto de la descarga, á no haberse pactado expresamente otra cosa.

(1) No será responsable el capitán, de los daños que sobrevinieren al buque por fuerza mayor; pero lo será siempre, sin que valga pacto en contrario, de los que se ocasionen por sus propias faltas.

Tampoco será responsable el capitán de las obligaciones que hubiere contraído para atender á la reparación, habilitación y avituallamiento del buque, las cuales recaerán sobre el naviero, á no ser que aquél hubiere comprometido terminantemente su propia responsabilidad ó suscrito letra ó pagaré á su nombre.

(2) El capitán que tome dinero sobre el casco, máquina, aparejo ó pertrecho del buque, ó empeñe, venda mercaderías ó provisiones fuera de los casos y sin las formalidades prevenidas en este código, responderá del capital, réditos y costas é indemnizará los perjuicios que ocasione.

El que cometa fraude en sus cuentas, reembolsará la cantidad defraudada y quedará sujeto á lo que disponga el código penal.

(3) Si estando en viaje llegare á noticia del capitán que habían aparecido corsarios ó buques de guerra contra su pabellón, estará obligado á arribar al puerto neutral más inmediato, dar cuenta á su naviero ó cargadores y esperar la ocasión de navegar en conserva, ó á que se pase el peligro, ó á recibir órdenes terminantes del naviero ó de los cargadores.

(4) Si se viere atacado por algún corsario, y después de haber procurado evitar el encuentro y de haber resistido la entrega de los efectos del buque ó su cargamento le fueren tomados violentamente, ó se viere en la necesidad de entregarlos, formalizará de ello asiento en su li-

---

(1) Art. 620.—(2) Art. 621.—(3) Art. 622.—(4) Art. 623.

bro de cargamento, y justificará el hecho ante la autoridad competente, en el primer puerto donde arribe.

Justificada la fuerza mayor, quedará exento de responsabilidad.

(1) El capitán que hubiese corrido temporal ó considere haber sufrido la carga daño ó avería, hará sobre ello protesta ante la autoridad competente, en el primer puerto donde arribe, dentro de las veinticuatro horas siguientes á su llegada, y la ratificará dentro del mismo término luego que llegue al punto de su destino, procediendo en seguida á la justificación de los hechos, sin poder abrir las escotillas hasta haberla verificado.

Del mismo modo habrá de proceder el capitán, si, habiendo naufragado su buque, se salvare solo ó con parte de su tripulación, en cuyo caso se presentará á la autoridad más inmediata, haciendo relación jurada de los hechos.

La autoridad ó el cónsul en el extranjero, comprobará los hechos referidos, recibiendo declaración jurada á los individuos de la tripulación y pasajeros que se hubieren salvado; y tomando las demás disposiciones que conduzcan para averiguar el caso, pondrá testimonio de lo que resulte del expediente en el libro de navegación y en el del piloto, y entregará al capitán el expediente original sellado y foliado con nota de los folios, que deberá rubricar, para que lo presente al juez ó tribunal del puerto de su destino.

La declaración del capitán hará fé si estuviere conforme con las de la tripulación y pasajeros; si discordare, se estará á lo que resulte de éstas, salvo siempre la prueba en contrario.

(2) El capitán bajo su responsabilidad personal, así que llegue al puerto de su destino, obtenga el permiso necesario de las oficinas de sanidad y aduanas, y cumpla las demás formalidades que los reglamentos de la admi-

---

(1) Art. 624.—(2) Art. 625.



nistración exijan, hará entrega del cargamento, sin desfalso, á los consignatarios, y en su caso, del buque, aparejos y fletes al naviero.

Si por ausencia del consignatario, ó por no presentarse portador legítimo de los conocimientos, ignorase el capitán á quien debiera hacerse legítimamente la entrega del cargamento, lo pondrá á disposición del juez ó tribunal ó autoridad á quien corresponda, á fin de que resuelva lo conveniente á su depósito, conservación y custodia.

(1) Para ser piloto será necesario.

1.º Reunir las condiciones que exijan las leyes ó reglamentos de marina ó navegación.

2.º No estar inhabilitado, con arreglo á ellos, para el desempeño de su cargo.

(2) El piloto como segundo jefe del buque, y mientras el naviero no acuerde otra cosa, substituirá al capitán en los casos de ausencia, enfermedad ó muerte, y entonces asumirá todas sus atribuciones, obligaciones y responsabilidades.

(3) El piloto deberá ir provisto de las cartas de los mares en que va á navegar, de las tablas é instrumentos de reflexión que están en uso y son necesarios para el desempeño de su cargo, siendo responsable de los accidentes á que diere lugar por su omisión en esta parte.

(4) El piloto llevará particularmente, y por sí, un libro foliado y sellado en todas sus hojas, denominado «Cuaderno de bitácora», con nota, al principio, expresiva del número de las que contenga, firmada por la autoridad competente, y en él registrará diariamente las distancias, los rumbos navegados, la variación de la aguja, el abatimiento, la dirección y fuerza del viento, el estado de la atmósfera y del mar, el aparejo que se lleve largo, la latitud y longitud observada, el número de hornos encendidos, la presión del vapor, el número de revoluciones, y bajo el nombre de «Acaecimientos» las ma-

---

(1) Art. 626.—(2) Art. 627.—(3) Art. 628.—(4) Art. 629.

niobras que se ejecuten, los encuentros con otros buques, y todos los particulares y accidentes que ocurran durante la navegación.

(1) Para variar de rumbo y tomar el más conveniente al buen viaje del buque, se pondrá de acuerdo el piloto con el capitán. Si éste se opusiere, el piloto le expondrá las observaciones convenientes en presencia de los demás oficiales de mar. Si todavía insistiere el capitán en su resolución negativa, el piloto hará la oportuna protesta, firmada por él y por otro de los oficiales en el libro de navegación, y obedecerá al capitán, quien será el único responsable de las consecuencias de su disposición.

(2) El piloto responderá de todos los perjuicios que se causaren al buque y al cargamento por su descuido ó impericia, sin perjuicio de la responsabilidad criminal á que hubiere lugar, si hubiere mediado delito ó falta.

(3) Serán obligaciones del contra maestre:

1.<sup>a</sup> Vigilar la conservación del casco y aparejo del buque y encargarse de la de los enseres y pertrechos que forman su pliego de cargos, proponiendo al capitán las reparaciones necesarias y el reemplazo de los efectos y pertrechos que se inutilicen y excluyan.

2.<sup>a</sup> Cuidar del buen orden del cargamento, manteniendo el buque expedito para la maniobra.

3.<sup>a</sup> Conservar el orden, la disciplina y el buen servicio de la tripulación, pidiendo al capitán las órdenes é instrucciones convenientes, y dándole pronto aviso de cualquier ocurrencia en que fuere necesaria la intervención de su autoridad.

4.<sup>a</sup> Designar á cada marinero el trabajo que deba hacer á bordo, conforme á las instrucciones recibidas y velar sobre su ejecución con puntualidad y exactitud.

5.<sup>a</sup> Encargarse por inventario del aparejo y todos los pertrechos del buque, si se procediere á desarmarlo, á no ser que el naviero hubiere dispuesto otra cosa.

Respecto de los maquinistas regirán las reglas siguientes:

1.<sup>a</sup> Para poder ser embarcado como maquinista naval, formando parte de la dotación de un buque mercante, será necesario reunir las condiciones que las leyes y reglamentos exijan, y no estar inhabilitado con arreglo á ellas para el desempeño de su cargo. Los maquinistas serán considerados como oficiales de la nave, pero no ejercerán mando ni intervención sino en lo que se refiera al aparato motor.

2.<sup>a</sup> Cuando existan dos ó más maquinistas embarcados en un buque, hará uno de ellos de jefe, y estarán á sus órdenes los demás maquinistas y todo el personal de las máquinas; tendrá además á su cargo el aparato motor, las piezas de respeto, instrumento y herramientas que al mismo conciernen, el combustible, las materias lubricadoras, y cuanto, en fin, constituye á bordo el cargo de maquinista.

3.<sup>a</sup> Mantendrá las máquinas y calderas en buen estado de conservación y limpieza, y dispondrá lo conveniente á fin de que estén siempre dispuestas á funcionar con regularidad, siendo responsable de los accidentes ó averías que por su descuido ó impericia se causen al aparato motor, al buque y al cargamento, sin perjuicio de la responsabilidad criminal á que hubiere lugar si resultase probado haber mediado delito ó falta.

4.<sup>a</sup> No emprenderá ninguna modificación en el aparato motor, ni procederá á remediar las averías que hubiere notado en el mismo, ni alterará el régimen normal de su marcha sin la autorización previa del capitán, al cual, si se opusiera á que se verificasen, le expondrá las observaciones convenientes en presencia de los demás maquinistas ú oficiales; y si, á pesar de esto, el capitán insistiere en su negativa, el maquinista jefe hará la oportuna protesta, consignándola en el cuaderno de máquinas y obedecerá al capitán, que será el único responsable de las consecuencias de su disposición.

5.<sup>a</sup> Dará cuenta al capitán de cualquier avería que

ocurra en el aparato motor, y le avisará cuando haya que parar las máquinas por algún tiempo, ú ocurra algún accidente en su departamento, del que deba tener noticia inmediata el capitán, enterándole además con frecuencia acerca del consumo de combustible y materias lubricadoras.

6.<sup>a</sup> Llevará un libro ó registro titulado «Cuaderno de máquinas», en el cual se anotarán todos los datos referentes al trabajo de las máquinas, como son, por ejemplo, el número de hornos encendidos, las presiones del vapor en las calderas y cilindros, el vacío en el condensador, las temperaturas, el grado de saturación del agua en las calderas, el consumo del combustible y de materias lubricadoras, y bajo el epígrafe de «ocurrencias notables», las averías y descomposiciones que ocurran en máquinas y calderas, las causas que las produjeron y los medios empleados para repararlas; también se indicarán, tomando los datos del cuaderno de bitácora, la fuerza y dirección del viento, el aparejo largo y el andar del buque.

(1) El contramaestre tomará el mando del buque en caso de imposibilidad ó inhabilitación del capitán y piloto, asumiendo entonces sus atribuciones y responsabilidad.

(2) El capitán podrá componer la tripulación de su buque con el número de hombres que considere conveniente; y á falta de marineros españoles, podrá embarcar extranjeros avecinados en el país, sin que su número pueda exceder de la quinta parte de la tripulación. Cuando en puertos extranjeros no encuentre el capitán suficiente número de tripulantes nacionales, podrá completar la tripulación con extranjeros, con anuencia del cónsul ó autoridades de marina.

Las contrataas que el capitán celebre con los individuos de la tripulación, y demás que componen la dota-

---

(1) Art. 633.—(2) Art. 634.

ción del buque y á que se hace referencia en el art. 612, deberán constar por escrito en el libro de contabilidad sin intervención de notario ó escribano, firmadas por los otorgantes y visadas por la autoridad de marina, si se extienden en los dominios españoles, ó por cónsules y agentes consulares de España si se verifican en el extranjero, enumerando en ellas todas las obligaciones que cada uno contraiga y todos los derechos que adquiera; cuidando aquellas autoridades de que estas obligaciones y derechos se consignen de un modo claro y terminante que no dé lugar á dudas ni reclamaciones.

El capitán cuidará de leerles los artículos de este código que les conciernen, haciendo expresión de la lectura en el mismo documento.

Teniendo el libro los requisitos prevenidos en el artículo 612, y no apareciendo indicio de alteración en sus partidas, hará fe en las cuestiones que ocurran entre el capitán y la tripulación sobre las contrataciones extendidas en él y las cantidades entregadas á cuenta de las mismas.

Cada individuo de la tripulación podrá exigir al capitán una copia, firmada por éste, de la contrata y de la liquidación de sus haberes, tales como resulten del libro.

(1) El hombre de mar contratado para servir en un buque, no podrá rescindir su empeño ni dejar de cumplirlo sino por impedimento legítimo que le hubiere sobrevenido. Tampoco podrá pasar del servicio de un buque al de otro sin obtener permiso escrito del capitán de aquel en que estuviere.

Si, no habiendo obtenido esta licencia, el hombre de mar contratado en un buque se contratase en otro, será nulo el segundo contrato, y el capitán podrá elegir entre obligarle á cumplir el servicio á que primeramente se hubiera obligado, ó buscar á expensas de aquél quien le substituya.

Además, perderá los salarios que hubiere devengado

---

(1) Art. 635.

en su primer empeño, á beneficio del buque en que estaba contratado.

El capitán que sabiendo que el hombre de mar está al servicio de otro buque, le hubiere nuevamente contratado sin exigirle el permiso de que tratan los párrafos anteriores, responderá subsidiariamente al del buque á que primero pertenecía el hombre de mar, por la parte que éste no pudiere satisfacer, de la indemnización de que trata el párrafo tercero de este artículo.

(1) No constando el tiempo determinado por el cual se ajustó un hombre de mar, no podrá ser despedido hasta la terminación del viaje de ida y vuelta al puerto de su matrícula.

(2) El capitán tampoco podrá despedir al hombre de mar durante el tiempo de su contrata, sino por justa causa, reputándose tal cualquiera de las siguientes:

1.<sup>a</sup> Perpetración de delito que perturbe el orden en el buque.

2.<sup>a</sup> Reincidencia en faltas de subordinación, disciplina ó cumplimiento del servicio.

3.<sup>a</sup> Ineptitud y negligencia reiteradas en el cumplimiento del servicio que deba prestar.

4.<sup>a</sup> Embriaguez habitual.

5.<sup>a</sup> Cualquier suceso que incapacite al hombre para ejecutar el trabajo de que estuviera encargado, salvo lo dispuesto en el art. 644.

6.<sup>a</sup> La deserción.

Podrá, no obstante, el capitán, antes de emprender el viaje y sin expresar razón alguna, rehusar que vaya á bordo el hombre de mar que hubiere ajustado y dejarlo en tierra, en cuyo caso habrá de pagarle su salario como si hiciera servicio.

Esta indemnización saldrá de la masa de los fondos del buque, si el capitán hubiera obrado por motivos de prudencia y en interés de la seguridad y buen servicio de aquél. No siendo así, será de cargo particular del capitán.

---

(1) Art. 636.—(2) Art. 637.

Comenzada la navegación, durante ésta y hasta concluído el viaje, no podrá el capitán abandonar á hombre alguno de su tripulación en tierra ni en mar, á menos de que, como reo de algún delito, proceda su prisión y entrega á la autoridad competente en el primer puerto de arribada, caso para el capitán obligatorio.

(1) Si contratada la tripulación se revocare el viaje por voluntad del naviero ó de los fletadores, antes ó después de haberse hecho el buque á la mar, ó se diere al buque por igual causa distinto destino de aquél que estaba determinado en el ajuste de la tripulación, será ésta indemnizada por la rescisión del contrato, según los casos, á saber:

1.º Si la revocación del viaje se acordare antes de salir el buque del puerto, se dará á cada uno de los hombres de mar ajustados una mesada de sus respectivos salarios, además del que les corresponda recibir, con arreglo á sus contratos, por el servicio prestado en el buque hasta la fecha de la revocación.

2.º Si el ajuste hubiere sido por una cantidad alzada por el viaje, se graduará lo que corresponda á dicha mesada y dietas, prorrataéndolas en los días que por aproximación debiera aquél durar, á juicio de peritos, en la forma establecida por la ley de enjuiciamiento civil; y si el viaje proyectado fuere de tan corta duración que se calculare aproximadamente de un mes, la indemnización se fijará en quince días, descontandó en todos los casos las sumas anticipadas.

3.º Si la revocación ocurriere habiendo salido el buque á la mar, los hombres ajustados en una cantidad alzada por el viaje, devengarán íntegro el salario que se les hubiere ofrecido, como si el viaje hubiese terminado; y los ajustados por meses percibirán el haber correspondiente al tiempo que estuvieron embarcados y al que necesiten para llegar al puerto, término del viaje, debiendo además el capitán proporcionar á unos y á otros pasaje

---

(1) Art. 638.

para el mismo puerto, ó bien para el de la expedición del buque, según les convinieren.

4.º Si el naviero ó los fletantes del buque dieren á éste destino diferente del que estaba determinado en el ajuste, y los individuos de la tripulación no prestaren su conformidad, se les abonará por indemnización la mitad de lo establecido en el caso primero, además de lo que se les adeudare por la parte del haber mensual correspondiente á los días transeurridos desde sus ajustes.

Si aceptaren la alteración y el viaje, por la mayor distancia ó por otra circunstancia, diere lugar á un aumento de retribución, se regulará privadamente ó por amigables componedores en caso de discordia. Aunque el viaje se limite á punto más cercano, no podrá por ello hacerse baja alguna al salario convenido.

Si la revocación ó alteración del viaje procediere de los cargadores ó fletadores, el naviero tendrá derecho á reclamarles la indemnización que corresponda en justicia.

(1) Si la revocación del viaje procediere de justa causa, independiente de la voluntad del naviero y cargadores, y el buque no hubiere salido del puerto, los individuos de la tripulación no tendrán otro derecho que el de cobrar los salarios devengados hasta el día en que se hizo la revocación.

(2) Serán causas justas para revocación del viaje:

1.ª La declaración de guerra ó interdicción del comercio con la potencia á cuyo territorio hubiera de dirigirse el buque.

2.ª El estado de bloqueo del puerto de su destino, ó peste que sobreviniera después del ajuste.

3.ª La prohibición de recibir en el mismo puerto los géneros que compongan el cargamento del buque.

4.ª La detención ó embargo del mismo por orden del Gobierno, ó por otra causa independiente de la voluntad del naviero.

5.ª La inhabilitación del buque para navegar.

---

(1) Art. 639.—(2) Art. 640.



(1) Si después de emprendido el viaje ocurriere alguna de las tres primeras causas expresadas en el artículo anterior, serán pagados los hombres de mar en el puerto á donde el capitán creyese conveniente arribar en beneficio del buque y cargamento, según el tiempo que hayan servido en él; pero si el buque hubiere de continuar su viaje, podrán el capitán y la tripulación exigirse mutuamente el cumplimiento del contrato.

En el caso de ocurrir la causa cuarta, se continuará pagando á la tripulación la mitad de su haber, si el ajuste hubiera sido por meses; pero si la determinación excediere de tres, quedará rescindido el empeño, abonando á los tripulantes la cantidad que les habría correspondido percibir, según su contrato, concluido el viaje. Y si el ajuste hubiere sido por un tanto el viaje, deberá cumplirse el contrato en los términos convenidos.

En el caso quinto, la tripulación no tendrá más derecho que el de cobrar los salarios devengados; mas si la inhabilitación del buque procediese de descuido ó impericia del capitán, del maquinista ó del piloto, indemnizarán á la tripulación de los perjuicios sufridos, salvo siempre la responsabilidad criminal á que hubiere lugar.

(2) Navegando la tripulación á la parte, no tendrá derecho por causa de revocación, demora ó mayor extensión de viaje, más que á la parte proporcional que le corresponda en la indemnización que hagan al fondo común del buque las personas responsables de aquellas ocurrencias.

(3) Si el buque y su carga se perdieren totalmente por apresamiento ó naufragio, quedará extinguido todo derecho, así por parte de la tripulación para reclamar salario alguno, como por la del naviero para el reembolso de las anticipaciones hechas.

Si se salvare alguna parte del buque ó del cargamento, ó de uno y otro, la tripulación ajustada á sueldo, in-

---

(1) Art. 641.—(2) Art. 642.—(3) Art. 643.

cluso el capitán, conservará su derecho sobre el salvamento hasta donde alcancen, así los restos del buque como el importe de los fletes de la carga salvada; mas los marineros que naveguen á la parte del flete, no tendrán derecho alguno sobre el salvamento del casco, sino sobre la parte del flete salvado. Si hubieran trabajado para recoger los restos del buque náufrago, se les abonará sobre el valor de lo salvado una gratificación proporcionada á los esfuerzos hechos y á los riesgos arrostrados para conseguir el salvamento.

(1) El hombre de mar que enfermase no perderá su derecho al salario durante la navegación, á no proceder la enfermedad de un acto suyo culpable. De todos modos, se suplirá del fondo común el gasto de la asistencia y curación á calidad de reintegro.

Si la dolencia procediere de herida recibida en servicio ó defensa del buque, el hombre de mar será asistido y curado por cuenta del fondo común, deduciéndose ante todo de los productos del flete los gastos de asistencia y curación.

(2) Si el hombre de mar muriese durante la navegación, se abonará á sus herederos lo ganado y no percibido de su haber, según su ajuste y la ocasión de su muerte, á saber:

Si hubiere fallecido de muerte natural y estuviere ajustado á sueldo, se le abonará lo devengado hasta el día de su fallecimiento.

Si el ajuste hubiere sido á un tanto por viaje, le corresponderá la mitad de lo devengado, si el hombre de mar falleció en la travesía á la ida, y el todo si navegando á la vuelta.

Y si el ajuste hubiere sido á la parte, y la muerte hubiere ocurrido después de emprendido el viaje, se abonará á los herederos toda la parte correspondiente al hombre de mar; pero habiendo éste fallecido antes de

---

(1) Art. 644.—(2) Art. 645.

salir el buque del puerto, no tendrán los herederos derecho á reclamación alguna.

Si la muerte hubiere ocurrido en defensa del buque, el hombre de mar será considerado vivo y se abonará á sus herederos, concluído el viaje, la totalidad de los salarios ó la parte íntegra de utilidades que le correspondieren, como á los demás de su clase.

En igual forma se considerará presente al hombre de mar apresado defendiendo el buque, para gozar de los mismos beneficios que los demás; pero habiéndolo sido por descuido ú otro accidente sin relación con el servicio, sólo percibirán los salarios devengados hasta el día de su apresamiento.

(1) El buque con sus máquinas, aparejo, pertrechos y fletes estarán afectos á la responsabilidad de los salarios devengados por la tripulación ajustada á sueldo, ó por viaje, debiéndose hacer la liquidación y pago en el intermedio de una expedición á otra.

Emprendida una nueva expedición, perderán la preferencia los créditos de aquella clase procedentes de la anterior.

(2) Los oficiales y la tripulación del buque quedarán libres de todo compromiso, si lo estiman oportuno, en los casos siguientes:

1.º Si antes de comenzar el viaje intentare el capitán variarlo, ó si sobreviniere una guerra marítima con la Nación á donde el buque estaba destinado.

2.º Si sobreviniere y se declarase oficialmente una enfermedad epidémica en el puerto de destino.

3.º Si el buque cambiare de propietario ó de capitán.

(3) Se entenderá por dotación de un buque el conjunto de todos los individuos embarcados, de capitán á paje, necesarios para su dirección, maniobras y servicio, y por lo tanto, estarán comprendidos en la dotación la tripulación, los pilotos, maquinistas, fogoneros y demás

---

(1) Art. 646.—(2) 647.—(3) Art. 648.º

cargos de á bordo no especificados; pero no lo estarán los pasajeros ni los individuos que el buque llevare de transporte.

(1) Los sobrecargos desempeñarán á bordo las funciones administrativas que les hubieren conferido el naviero ó los cargadores; llevarán la cuenta y razón de sus operaciones en un libro que tendrá las mismas circunstancias y requisitos exigidos al de contabilidad del capitán, y respetarán á éste en sus atribuciones como jefe de la embarcación.

Las facultades y responsabilidad del capitán cesan con la presencia del sobrecargo, en cuanto á la parte de administración legítimamente conferida á éste, subsistiendo para todas las gestiones que son inseparables de su autoridad y empleo.

(2) Serán aplicables á los sobrecargos todas las disposiciones contenidas en la sección segunda del título tercero, libro segundo, sobre capacidad, modo de contratar y responsabilidad de los factores.

(3) Los sobrecargos no podrán hacer, sin autorización ó pacto expreso, negocio alguno por cuenta propia durante el viaje, fuera del de la pacotilla que, por costumbre del puerto donde se hubiere despachado el buque, les sea permitido.

Tampoco podrán invertir en el viaje de retorno más que el producto de la pacotilla, á no mediar autorización expresa de los comitentes.

NOTAS. 1.<sup>a</sup> Capitán de un buque, es el que dirige los de altura que no pueden navegar sin piloto. Patrón, es el que manda embarcaciones menores, exclusivamente destinadas al cabotaje.

2.<sup>a</sup> Por real orden de 30 de abril de 1885, se determinan las circunstancias que deben concurrir en los capitanes de buque.

3.<sup>a</sup> Los capitanes de los vapores transatlánticos de más

---

(1) Art. 649.—(2) Art. 650.—(3) Art. 651.

de 1.500 toneladas de arqueo total, cuando sean pilotos, ó de esta clase que se nombren para encargarse de la parte profesional y náutica en caso contrario, deberán ser de la clase de primeros, con opción también los segundos á dichas plazas siempre que hayan desempeñado, cuando menos, por espacio de dos años, el cometido de oficial ó piloto subalterno ó subordinado en los vapores de estos tonelajes y servicio.

4.<sup>a</sup> Los capitanes pilotos, ó los de esta clase en su defecto, cuando el mando no recaiga en persona con título profesional de los demás vapores, en excediendo de 500 toneladas, ó de buques de vela que midan más de 250, serán indistintamente de la clase de primeros ó segundos.

En los buques de cabotaje de más de 100 toneladas si son de vela, y en pasando de 200 cuando sean de vapor, serán indistintamente de la clase de primeros, segundos ó terceros pilotos las plazas de que se trata, ó sea las del mando de los expresados buques, y de piloto encargado de su dirección profesional, aun cuando en sus viajes puedan tocar en puertos extranjeros.

5.<sup>a</sup> Queda reservado indistintamente para pilotos ó patronos el desempeño de tales, á elección de los mismos navieros, en los buques costeros de 100 toneladas ó menor arqueo si son de vela, de 200 para abajo si son de vapor, como asimismo en todos los que se dediquen al servicio de dragas, remolcadores y demás de los puertos, en tanto que no pasen del expresado tonelaje.

Si en cualquiera circunstancia y tiempo fueren habilitados por distinto servicio y navegaciones los buques de dicho tonelaje que para más acertado desempeño y éxito de los viajes así lo requieren, quedará limitada la elección entre los de la clase de pilotos.

6.<sup>a</sup> Estas disposiciones se entienden sin perjuicio para los individuos que en la actualidad desempeñan mandos de buques, ya sean de vapor ó de vela, y por sus condiciones especiales hayan merecido la confianza de sus navieros ó armadores; pero si por cualquier circunstancia cesaren en dicho cometido, serán desde luego

reemplazados por los de la clase y condiciones que quedan señaladas.

7.<sup>a</sup> Los navieros ó consignatarios, al proponer á la autoridad de Marina en los puertos españoles, y á los cónsules en los del extranjero, el piloto ó patrón que deseen mande el buque de su propiedad, ó que representan, ó que se encargue de su dirección profesional, manifestarán por escrito que el individuo en quien debe recaer el nombramiento no se halla sujeto á responsabilidad civil ni criminal, ni mucho menos á sumaria ó condena por los tribunales de Marina por faltas ó delitos en el ejercicio de su profesión, y, por tanto, declarar que tienen la aptitud legal para mandar y contratar, con arreglo á lo prescripto en el Código de comercio que rija.

8.<sup>a</sup> El procedimiento para la ejecución de lo dispuesto en el art. 611, lo determina la regla 9.<sup>a</sup> del art. 2.122 de la ley de enjuiciamiento civil, que dice así: «Cuando un capitán de buque necesite obtener licencia judicial para contraer un préstamo á la gruesa, deberá solicitarlo haciendo una información ó presentando documentos que justifiquen la urgencia, y no haber podido encontrar fondos por los medios enumerados en los tres primeros números del art. 611 del Código. Además pedirá al juez que nombre un perito que reconozca la nave y fije la cantidad necesaria para reparaciones, rehabilitación y aprovechamiento.

El juez, en vista de la declaración judicial, mandará publicar dos anuncios, que se fijarán en los sitios de costumbre é insertarán en el *Boletín oficial* de la provincia, donde le hubiere, ó en la *Gaceta* del Gobierno general, y en ellos se consignará sucintamente la pretensión del capitán de la nave y la cantidad que el perito haya fijado.

Concedida por el juez la autorización para contraer el préstamo, si á pesar de ello el capitán no encontrase la cantidad necesaria, podrá pedir la venta de la parte del cargamento que fuese indispensable.

Esta venta se hará previa tasación de peritos nombrados, uno por el capitán y otro por el ministerio fiscal

en representación de los cargadores ausentes, sorteándose por el juez el tercero, en caso de discordia, y en subasta pública, anunciada y verificada con las formalidades consiguientes, celebrándose una segunda subasta, ó varias, si en la primera no hubiese postor ó las ofertas no cubriesen las dos terceras partes de la tasación. En cada nueva subasta deberá rebajarse un 20 por 100. »

9.<sup>a</sup> Las disposiciones relativas á los capitanes de naves, comprendidas en el Código de comercio, no son aplicables en su recto y estricto sentido á los prácticos de puertos (sentencia de 19 de noviembre de 1862).

El capitán es el jefe de la nave, á quien debe obedecer toda la tripulación, observando y cumpliendo cuanto mandase para el servicio de ella, y en tal concepto, no tiene el carácter de criado ó dependiente del naviero, siendo por consiguiente inaplicables al caso el principio de derecho, según el cual, toda persona es responsable subsidiariamente de los daños causados por sus criados y dependientes, y las leyes 1.<sup>a</sup>, 2.<sup>a</sup>, 3.<sup>a</sup> y 4.<sup>a</sup>, título 15 de la partida 7.<sup>a</sup>; las tres primeras porque se reducen á definir el daño, quién lo puede demandar y quién sea responsable directamente por haberlo causado, y la última, porque está derogada por las disposiciones del Código mercantil, en lo que se refiere á los que se causaren por las naves (sentencia 5 enero 1882).

De ninguno de los artículos del Código de comercio, puede deducirse el principio de derecho mercantil, de que los navieros son responsables de los perjuicios causados por abordaje, si son debidos á falta, descuido ó negligencia del capitán del buque, y por el contrario, es responsable única y exclusivamente el capitán cuando el accidente hubiera ocurrido por su culpa.

Por la razón expuesta de no ser el capitán de un buque criado, ni dependiente en ningún sentido del naviero, son inaplicables al caso los artículos del Código penal que tratan de quiénes lo sean.

Si bien es cierto que, con arreglo á lo dispuesto en el Código de comercio, el capitán que manda la nave re-

presenta á bordo de la misma la persona del naviero en todas las relaciones jurídicas que nacen del contrato de comercio celebrado entre éste y terceras personas, hasta el punto de que si los derechos de éstas fuesen perjudicados por la conducta del capitán, el naviero está obligado á indemnizar como si él mismo hubiere causado los perjuicios, también lo es que cuando los que sufre la nave ó su cargamento ó que por aquélla se causan á otra nave son por consecuencia de choque ó abordaje debido á la impericia del capitán ó piloto que mandó la maniobra, la responsabilidad será de éstos exclusivamente (sentencia de 21 enero 1882).

10.<sup>a</sup> Se dice navega el capitán á flete común ó al tercio, cuando tiene participación, en el primer caso, en todas las utilidades del buque, y en el segundo cuando participa de un tercio de dichas utilidades.

11.<sup>a</sup> En el libro 3.<sup>o</sup>, segunda parte, título VI (ley de enjuiciamiento civil), estatuye su art. 2.122, la facultad de «apoderamiento».

12.<sup>a</sup> El procedimiento que exige lo prevenido en el artículo 624, está determinado en los 2.092 y 2.093 de la ley de enjuiciamiento civil, sin dejar de tener presentes los 2.134 y 2.135 de dicha ley.

13.<sup>a</sup> Para el cumplimiento del art. 625 deberán consultarse las Ordenanzas de Aduanas y atender á lo prevenido en el libro 3.<sup>o</sup> de la ley de enjuiciamiento civil (título II de la segunda parte del citado libro 3.<sup>o</sup>), artículos 2.080, 2.082 y 2.083 de la referida ley.

14.<sup>a</sup> Refiérese al art. 634 lo prevenido en el título XVI del libro 2.<sup>o</sup> (ley de E. C.), para las copias que debe facilitar el capitán, del libro de cuenta y razón, en lo que pueda aprovechar al interesado con respecto á sus alcances, y el art. 1.543, así como la sentencia de 28 de junio de 1866.

(1) El contrato de fletamento deberá extenderse por

---

(1) Art. 652.



duplicado en póliza firmada por los contratantes, y cuando alguno no sepa ó no pueda, por dos testigos á su ruego.

La póliza de fletamento contendrá, además de las condiciones libremente estipuladas, las circunstancias siguientes:

1.<sup>a</sup> La clase, nombre y porte del buque.  
2.<sup>a</sup> Su pabellón y puerto de matrícula.  
3.<sup>a</sup> El nombre, apellido y domicilio del capitán.  
4.<sup>a</sup> Nombre, apellido y domicilio del naviero, si éste contratare el fletamento.

5.<sup>a</sup> El nombre, apellido y domicilio del fletador, y si manifestare obrar por comisión, el de la persona por cuya cuenta hace el contrato.

6.<sup>a</sup> El puerto de carga y descarga.

7.<sup>a</sup> La cabida, número de toneladas ó cantidad de peso ó medida que se obliguen respectivamente á cargar y á conducir, ó si es total el fletamento.

8.<sup>a</sup> El flete que se haya de pagar, expresando si ha de ser una cantidad alzada por el viaje, ó un tanto al mes, ó por las cabidas que se hubieren de ocupar ó por el peso ó la medida de los efectos en que consista el cargamento, ó de cualquiera otro modo que se hubiere convenido.

9.<sup>a</sup> El tanto de capa que se haya de pagar al capitán.

10. Los días convenidos para la carga y descarga.

11. Las estadías y sobreestadías que habrán de contarse, y lo que por cada una de ellas se hubiere de pagar.

(1) Si se recibiere el cargamento sin haber firmado la póliza, el contrato se entenderá celebrado con arreglo á lo que resulte del conocimiento, único título, en orden á la carga, para fijar los derechos y obligaciones del naviero, del capitán y del fletador.

(2) Las pólizas del fletamento contratado con intervención del corredor que certifique la autenticidad de las firmas de los contratantes, por haberse puesto en su pre-

---

(1) Art. 653.—(2) Art. 654.

sencia, hará prueba plena en juicio, y si resultare entre ellas discordancia, se estará á la que concuerde con la que el corredor deberá conservar en su registro, si éste estuviere con arreglo á derecho.

También harán fé las pólizas, aun cuando no haya intervenido corredor, siempre que los contratantes reconozcan como suyas las firmas puestas en ellas.

No habiendo intervenido corredor en el fletamento ni reconociéndose las firmas, se decidirán las dudas por lo que resulte del conocimiento, y, á falta de éste, por las pruebas que suministren las partes.

(1) Los contratos de fletamentos celebrados con el capitán en ausencia del naviero, serán válidos y eficaces aun cuando al celebrarlos hubiera obrado en contravención á las órdenes é instrucciones del naviero ó fletante; pero quedará á éste expedita la acción contra el capitán para el resarcimiento de perjuicios.

(2) Si en la póliza del fletamento no constare el plazo que hubieren de verificarse la carga y la descarga, se seguirá el uso del puerto donde se ejecuten estas operaciones, pasado el plazo estipulado ó el de costumbre, y no constando en el contrato de fletamento cláusula expresa que fije la indemnización de la demora, tendrá derecho el capitán á exigir las estadías y sobreestadías que hayan transcurrido en cargar y descargar.

(3) Si durante el viaje quedare el buque inservible, el capitán estará obligado á fletar á su costa otro en buenas condiciones, que reciba la carga y los portes á su destino, á cuyo efecto tendrá obligación de buscar buque, no sólo en el puerto de arribada, sino en los inmediatos hasta la distancia de ciento cincuenta kilómetros.

Si el capitán no proporcionare por indolencia ó malicia, buque que conduzca el cargamento á su destino, los cargadores, previo un requerimiento al capitán para que en término improrrogable procure flete, podrán contratar

---

(1) Art. 655.—(2) Art. 656.—(3) Art. 657.

el fletamento acudiendo á la autoridad judicial en solicitud de que sumariamente apruebe el contrato que hubieren hecho.

La misma autoridad obligará por la vía de apremio al capitán, á que por su cuenta y bajo su responsabilidad, se lleve á efecto el fletamento hecho por los cargadores.

Si el capitán á pesar de su diligencia, no encontrare buque para el flete, depositará la carga á disposición de los cargadores, á quienes dará cuenta de lo ocurrido en la primera ocasión que se le presente, regulándose en estos casos el flete por la distancia recorrida por el buque, sin que haya lugar á indemnización alguna.

(1) El flete se devengará según las condiciones estipuladas en el contrato, y si no estuvieren expresas ó fueren dudosas, se observarán las reglas siguientes:

1.<sup>a</sup>—Fletado el buque por meses ó por días, empezará á correr el flete desde el día en que se ponga el buque á la carga.

2.<sup>a</sup> En los fletamentos hechos por un tiempo indeterminado, empezará á correr el flete desde el mismo día.

3.<sup>a</sup> Si los fletes se ajustaren por peso, se hará el pago por el peso bruto, incluyendo los envases, como barricas ó cualquier otro objeto en que vaya contenida la carga.

(2) Devengarán flete las mercancías vendidas por el capitán para atender á la reparación indispensable del casco, maquinaria ó aparejo, para necesidades imprescindibles y urgentes.

El precio de estas mercancías se fijará según el éxito de la expedición, á saber:

1.<sup>o</sup> Si el buque llegare á salvo al puerto de destino, el capitán las abonará al precio que obtengan las de la misma clase que en él se vendan.

2.<sup>o</sup> Si el buque se perdiere, el que hubieran obtenido en venta las mercaderías.

La misma regla se observará en el abono del flete, que

---

(1) Art. 658.—(2) Art. 659.

será entero si el buque llegare á su destino, y en proporción de la distancia recorrida, si se hubiere perdido antes.

(1) No devengarán flete las mercaderías arrojadas al mar por razón de salvamento común; pero su importe será considerado como avería gruesa, contándose aquél en proporción á la distancia recorrida cuando fueron arrojadas.

(2) Tampoco devengarán flete las mercaderías que se hubieren perdido por naufragio ó varada, ni las que fueren presa de piratas ó enemigos.

Si se hubiere recibido el flete por adelantado, se devolverá, á no mediar pacto en contrario.

(3) Rescatándose el buque ó las mercaderías, ó salvándose los efectos del naufragio, se pagará el flete que corresponda á la distancia recorrida por el buque, porteando la carga; y si reparado, la llevare hasta el puerto del destino, se abonará el flete por entero, sin perjuicio de lo que corresponda sobre la avería.

(4) Las mercaderías que sufran deterioro ó disminución por vicio propio ó mala calidad y condición de los envases, ó por caso fortuito, devengarán el flete íntegro y tal como se hubiere estipulado en el contrato de fletamento.

(5) El aumento natural que en peso ó medida tengan las mercaderías cargadas en el buque, cederá en beneficio del dueño y devengará el flete correspondiente fijado en el contrato para las mismas.

(6) El cargamento estará especialmente afecto al pago de los fletes, de los gastos y derechos causados por el mismo, que deban reembolsar los cargadores, y de la parte que pueda corresponderle en avería gruesa; pero no será lícito al capitán dilatar la descarga por recelo de que deje de cumplirse esta obligación.

Si existiere motivo de desconfianza, el juez ó tribunal á instancia del capitán, podrá acordar el depósito de las mercaderías hasta que sea completamente reintegrado.

---

(1) Art. 660.—(2) Art. 661.—(3) Art. 662.—(4) Art. 663.

(5) Art. 664.—(6) Art. 665.

(1) El capitán podrá solicitar la venta del cargamento en la proporción necesaria para el pago del flete, gastos y averías que le correspondan, reservándose el derecho de reclamar el resto de lo que por estos conceptos le fuere debido, si lo realizado por la venta no bastase á cubrir su crédito.

(2) Los efectos cargados estarán obligados preferentemente á la responsabilidad de sus fletes y gastos durante veinte días á contar desde su entrega ó depósito. Durante este plazo, se podrá solicitar la venta de los mismos, aunque haya otros acreedores y ocurra el caso de quiebra del cargador ó del consignatario.

Este derecho no podrá ejercitarse, sin embargo, sobre los efectos que después de la entrega hubieren pasado á una tercera persona sin malicia de ésta y por título oneroso.

(3) Si el consignatario no fuere hallado, ó se negare á recibir el cargamento, deberá el juez ó tribunal, á instancia del capitán, decretar su depósito y disponer la venta de lo que fuere necesario para el pago de los fletes y demás gastos que pesaren sobre él.

Asímismo tendrá lugar la venta cuando los efectos depositados ofrecieren riesgo de deterioro, ó por sus condiciones ú otras circunstancias los gastos de conservación y custodia fuesen desproporcionados.

(4) El fletante ó el capitán se atenderá en los contratos de fletamentos á la cabida que tenga el buque, ó á la expresamente designada en su matrícula, no tolerándose más diferencia que la de dos por ciento entre la manifestada y la que tenga en realidad.

Si el fletante ó el capitán contrataren mayor carga que la que el buque pueda conducir atendido su arqueo, indemnizarán á los cargadores á quienes dejen de cumplir su contrato, los perjuicios que por su falta de cumplimiento les hubieren sobrevenido, según los casos, á saber:

---

(1) Art. 666.—(2) Art. 667.—(3) Art. 668.—(4) Art. 669.

Si ajustado el fletamento de un buque por un sólo cargador, resultare error ó engaño en la cabida de aquél, y no optare el fletador por la rescisión, cuando le corresponda este derecho, se reducirá el flete en proporción de la carga que el buque deje de recibir, debiendo además indemnizar el fletante al fletador de los perjuicios que le hubiere ocasionado.

Si, por el contrario, fuesen varios los contratos de fletamento, y por falta de cabida no pudiese embarcarse toda la carga contratada, y ninguno de los fletadores optare por la rescisión, se dará la preferencia al que tenga ya introducida y colocada la carga en el buque, y los demás obtendrán el lugar que les corresponda, según el orden de las fechas de sus contratos.

No apareciendo esta prioridad, podrán cargar, si les conviniere, á prorrata de las cantidades de peso ó extensión que cada uno haya contratado, y quedará el fletante obligado á resarcimiento de daños y perjuicios.

(1) Si recibida por el fletante una parte de carga, no encontrare la que falte para formar al menos las tres quintas partes de las que puede portear el buque, al precio que hubiere fijado, podrá substituir, para el transporte, otro buque visitado y declarado á propósito para el mismo viaje, siendo de su cuenta los gastos de trasbordo y el aumento, si lo hubiere, en el precio del flete.

Si no le fuere posible esta substitución, emprenderá el viaje en el plazo convenido, y no habiéndolo, á los quince días de haber comenzado la carga, si no se ha estipulado otra cosa.

Si el dueño de la parte embarcada le procurase carga á los mismos precios y con iguales ó proporcionadas condiciones á las que aceptó en la recibida, no podrá el fletante ó capitán negarse á aceptar el resto del cargamento; y si lo resistiere, tendrá derecho el cargador á exigir que se haga á la mar el buque con la carga que tuviere á bordo.

---

(1) Art. 670.

(1) Cargadas las tres quintas partes del buque, el fletante no podrá sin consentimiento de los fletadores ó cargadores, substituir con otro el designado en el contrato, so pena de constituirse por ello responsable de todos los daños y perjuicios que sobrevengan durante el viaje al cargamento de los que no hubieren consentido la substitución.

(2) Fletado un buque por entero, el capitán no podrá, sin consentimiento del fletador, recibir carga de otra persona; y si lo hiciere, podrá dicho fletador obligarle á desembarcarla y á que le indemnice los perjuicios que por ello se le sigan.

(3) Serán de cuenta del fletante todos los perjuicios que sobrevengan al fletador por retardo voluntario del capitán en emprender el viaje, según las reglas que van prescritas, siempre que fuera requerido notarial ó judicialmente á hacerse á la mar en tiempo oportuno.

(4) Si el fletador llevase al buque más carga que la contratada, podrá admitírsele el exceso de flete con arreglo al precio estipulado en el contrato, pudiendo colocarse con buena estiva sin perjudicar á los demás cargadores; pero si para colocarla hubiere de faltarse á las buenas condiciones de estiva, deberá el capitán rechazarla ó desembarcarla á costa del propietario.

Del mismo modo el capitán podrá antes de salir del puerto, echar en tierra las mercaderías introducidas á bordo clandestinamente, ó portearlas, si pudiere hacerlo con buena estiva, exigiendo por razón de flete el precio más alto que hubiere pactado en aquel viaje.

(5) Fletado el buque para recibir la carga en otro puerto, se presentará el capitán al consignatario designado en su contrato, y si no le entregare la carga, dará aviso al fletador, cuyas instrucciones esperará, corriendo entre tanto las estadías convenidas ó las que fueren de

---

(1) Art. 671.—(2) Art. 672.—(3) Art. 673.—(4) Art. 674.

(5) Art. 675.

uso en el puerto, si no hubiere sobre ello pacto expreso en contrario.

No recibiendo el capitán contestación en el término necesario para ello, hará diligencias para encontrar flete; y si no le hallare después de haber corrido las estadías y sobreestadías, formalizará protesta y regresará al puerto donde contrató el fletamento.

El fletador pagará el flete por entero, descontando el que haya devengado por las mercaderías que se hubieren transportado á la ida y á la vuelta, si se hubieran cargado por cuenta de terceros.

Lo mismo se observará cuando el buque fletado de ida y vuelta no sea habilitado de carga para su retorno.

(1) Perderá el capitán el flete é indemnizará á los cargadores siempre que éstos prueben, aun contra el acta de reconocimiento, si se hubiere practicado en el puerto de salida, que el buque no se hallaba en disposición para navegar al recibir la carga.

(2) Subsistirá el contrato de fletamento si, careciendo el capitán de instrucciones del fletador, sobreviniere durante la navegación, declaración de guerra ó bloqueo. En tal caso el capitán deberá dirigirse al puerto neutral y seguro más cercano, pidiendo y aguardando órdenes del cargador, y los gastos y salarios devengados en la detención se pagarán como avería común.

Si por disposición del cargador se hiciere la descarga en el puerto de arribada, se devengará por entero el flete de ida.

(3) Si, transcurrido el tiempo necesario, á juicio del juez ó tribunal para recibir las órdenes del cargador, el capitán continuase careciendo de instrucciones, se depositará el cargamento, el cual quedará afecto al pago del flete y gasto de su cargo en la demora, que se satisfarán con el producto de la parte que primero se venda.

(4) El fletador de un buque por entero podrá subro-



gar el flete en todo ó en parte á los plazos que más le convinieren, sin que el capitán pueda negarse á recibir á bordo la carga entregada por los segundos fletadores, siempre que no se alteren las condiciones del primer fletamento, y que se pague al fletante la totalidad del precio convenido, aun cuando no se embarque toda la carga, con la limitación que se establece en el artículo siguiente.

(1) El fletador que no completare la totalidad de la carga que se obligó á embarcar, pagará el flete de la que deje de cargar, á menos que el capitán no hubiere tomado otra carga para completar el cargamento del buque, en cuyo caso abonará al primer fletador las diferencias si las hubiere.

(2) Si el fletador embarcare efectos diferentes de los que manifestó al tiempo de contratar el fletamento, sin conocimiento del fletante ó capitán, y por ello sobrevinieren perjuicios, por confiscación, embargo, detención ú otras causas al fletante ó á los cargadores, responderá el causante con el importe de su cargamento y además con sus bienes, de la indemnización completa á todos los perjudicados por su culpa.

(3) Si las mercaderías embarcadas lo fueron con un fin de ilícito comercio y hubieren sido llevadas á bordo á sabiendas del fletante ó del capitán, éstos, mancomunadamente con el dueño de ellas, serán responsables de todos los perjuicios que se originen á los demás cargadores; y aunque se hubiese pactado no podrá exigir el fletador indemnización alguna por el daño que resulte al buque.

(4) En caso de arribada para reparar el casco del buque, maquinaria ó aparejos, los cargadores deberán esperar á que el buque se repare, pudiendo descargarla á su costa si lo estimasen conveniente. Si en beneficio del cargamento expuesto á deterioro dispusieren los cargadores, ó el tribunal, ó el cónsul, ó la autoridad compe-

---

(1) Art. 680.—(2) Art. 681.—(3) Art. 682.—(4) Art. 683.

tente en país extranjero, hacer la descarga de las mercaderías, serán de cuenta de aquéllos los gastos de descarga y recarga.

(1) Si el fletador, sin concurrir alguno de los casos de fuerza mayor expresados en el artículo precedente, quisiere descargar sus mercaderías antes de llegar al puerto de su destino, pagará el flete por entero, los gastos de la arribada que se hicieren á su instancia y los daños y perjuicios que se causaren á los demás cargadores si los hubiere.

(2) En los fletamentos á carga general, cualquiera de los cargadores podrá descargar las mercaderías antes de emprender su viaje, pagando medio flete, el gasto de estivar y reestivar y cualquiera otro perjuicio que por esta causa se origine á los demás cargadores.

(3) Hecha la descarga y puesto el cargamento á disposición del consignatario, éste deberá pagar inmediatamente al capitán el flete devengado y los demás gastos de que fuere responsable dicho cargamento.

La capa deberá satisfacerse en la misma proporción y tiempo que los fletes, rigiendo en cuanto á ella todas las alteraciones á que éstos estuviesen sujetos.

(4) Los fletadores y cargadores no podrán hacer para el pago del flete y demás gastos, abandono de las mercaderías averiadas por vicio propio ó caso fortuito.

Procederá, sin embargo, el abandono si el cargamento consistiere en líquidos y se hubieren derramado, no quedando en los envases sino una cuarta parte de su contenido.

DE LA RESCISIÓN TOTAL Ó PARCIAL DEL CONTRATO  
DE FLETAMENTO

(5) A petición del fletador podrá rescindirse el contrato de fletamento:

---

(1) Art. 684.—(2) Art. 685.—(3) Art. 686.—(4) Art. 687.

(5) Art. 688.

1.º Si antes de cargar el buque abandonare el fletamento, pagando la mitad del flete convenido.

2.º Si la cabida del buque no se hallase conforme con la que figura con el certificado de arqueo, ó si hubiere error en la designación del pabellón con que navega.

3.º Si no se pusiere el buque á disposición del fletador en el plazo y forma convenidos.

4.º Si, salido el buque á la mar, arribare al puerto de salida, por riesgo de piratas, enemigos ó tiempo contrario, y los cargadores convinieren en su descarga.

En el segundo y tercer caso el fletante indemnizará al fletador de los perjuicios que se le irroguen.

En el caso cuarto el fletante tendrá derecho al flete por entero del viaje de ida.

Si el fletamento se hubiere ajustado por meses, pagarán los fletadores el importe libre de una mesada, siendo el viaje á un puerto del mismo mar, y dos si fuere á mar distinto.

De un puerto á otro de la Península é islas adyacentes, no se pagará más que una mesada.

5.º Si para reparaciones urgentes arribare el buque durante el viaje á un puerto, y prefirieren los fletadores disponer de las mercaderías.

Cuando la dilación no exceda de 30 días pagarán los cargadores por entero el flete de ida.

Si la dilación excediere de 30 días, sólo pagarán el flete proporcional á la distancia recorrida por el buque.

(1) A petición del fletante podrá rescindirse el contrato de fletamento:

1.º Si el fletador, cumplido el término de las sobreestadías, no pusiere la carga al costado.

En este caso el fletador deberá satisfacer la mitad del flete pactado, además de las estadías y sobreestadías devengadas.

2.º Si el fletante vendiere el buque antes de que el

---

(1) Art. 689.

fletador hubiere empezado á cargarlo y el comprador lo cargare por su cuenta.

En este caso, el vendedor indemnizará al fletador de los perjuicios que se le irroguen.

Si el nuevo propietario del buque no lo cargare por su cuenta, se respetará el contrato de fletamento, indemnizando el vendedor al comprador, si aquél no le instruyó del fletamento pendiente al tiempo de concertar la venta.

(1) El contrato de fletamento se rescindirá, y se extinguirán todas las acciones que de él se originen si, antes de hacerse á la mar el buque, desde el puerto de salida ocurriere alguno de los casos siguientes:

1.º La declaración de guerra ó interdicción del comercio con la potencia á cuyos puertos debía el buque hacer su viaje.

2.º El estado de bloqueo del puerto á donde iba aquél destinado, ó peste que sobreviniere después del ajuste.

3.º La prohibición de recibir en el mismo punto las mercaderías del cargamento del buque.

4.º La detención indefinida por embargo del buque de orden del Gobierno, ó por otra causa independiente de la voluntad del naviero.

5.º La inhabilitación del buque para navegar, sin culpa del capitán ó naviero.

La descarga se hará por cuenta del fletador.

(2) Si el buque no pudiere hacerse á la mar por cerramiento del puerto de salida ú otra causa pasajera, el fletamento subsistirá, sin que ninguna de las partes tenga derecho á reclamar perjuicios.

Los alimentos y salarios de la tripulación serán considerados avería común.

Durante la interrupción el fletador podrá por su cuenta descargar y cargar á un tiempo las mercaderías, pagando estadías si demorare la recarga después de haber cesado el motivo de la detención.

---

(1) Art. 690.—(2) Art. 691.

(1) Quedará rescindido parcialmente el contrato de fletamento, salvo pacto en contrario, y no tendrá derecho el capitán más que al flete de ida, si por ocurrir durante el viaje la declaración de guerra, cerramiento de puertos ó interdicción de relaciones comerciales, arribare el buque al puerto que se le hubiere designado para este caso en las instrucciones del fletador.

(2) No habiéndose convenido el precio del pasaje, el juez ó tribunal lo fijará sumariamente previa declaración de peritos.

(3) Si el pasajero no llegare á bordo á la hora prefijada ó abandonare el buque sin permiso del capitán cuando éste estuviere pronto á salir del puerto, el capitán podrá emprender el viaje y exigir el precio por entero.

(4) El derecho al pasaje si fuere nominativo, no podrá transmitirse sin la aquiescencia del capitán ó consignatario.

(5) Si antes de emprender el viaje el pasajero muriese, sus herederos no estarán obligados á satisfacer sino la mitad del pasaje convenido.

Si estuvieren comprendidos en el precio convenido los gastos de manutención, el juez ó tribunal, oyendo á los peritos si lo estimase conveniente, señalará la cantidad que ha de quedar en beneficio del buque.

En el caso de recibirse otro pasajero en lugar del fallecido, no se deberá abono alguno por dichos herederos.

(6) Si antes de emprender el viaje se suspendiese por culpa exclusiva del capitán ó naviero, los pasajeros tendrán derecho á la devolución del pasaje y al resarcimiento de daños y perjuicios; pero si la suspensión fuera debida á caso fortuito ó de fuerza mayor, ó á cualquiera otra causa independiente del capitán ó naviero, los pasajeros sólo tendrán derecho á la devolución del pasaje.

(7) En caso de interrupción del viaje comenzado, los

---

(1) Art. 692.—(2) Art. 693.—(3) Art. 694.—(4) Art. 695.

(5) Art. 696.—(6) Art. 697.—(7) Art. 698.

pasajeros sólo estarán obligados á pagar el pasaje en proporción á la distancia recorrida, y sin derecho á resarcimiento de daños y perjuicios si la interrupción fuere debida á caso fortuito ó de fuerza mayor, pero con derecho á indemnización si la interrupción consistiese exclusivamente del capitán. Si la interrupción procediere de la inhabilitación del buque, y el pasajero se conformase con esperar la reparación, no podrá exigírsele ningún aumento del precio del pasaje, pero será de su cuenta la manutención durante la estadía.

En caso de retardo de la salida del buque los pasajeros tienen derecho á permanecer á bordo y á la alimentación por cuenta del buque, á menos que el retardo sea debido á caso fortuito ó de fuerza mayor. Si el retardo excediera de diez días, tendrán derecho los pasajeros que lo soliciten á la devolución del pasaje; y si fuera debido exclusivamente á culpa del capitán ó naviero podrán además reclamar resarcimiento de daños y perjuicios.

El buque exclusivamente destinado al transporte de pasajeros debe conducirlos directamente al puerto ó puertos de su destino, cualquiera que sea el número de pasajeros, haciendo todas las escalas que tenga marcadas en su itinerario.

(1) Rescindido el contrato antes ó después de emprendido el viaje, el capitán tendrá derecho á reclamar lo que hubiere suministrado á los pasajeros.

(2) En todo lo relativo á la conservación del orden y policía á bordo, los pasajeros se someterán á las disposiciones del capitán, sin distinción alguna.

(3) La conveniencia ó el interés de los viajeros no obligarán ni facultarán al capitán para recalar ni para entrar en puntos que separen al buque de su derrota, ni para detenerse, en los que deba ó tuviere precisión de tocar, más tiempo que el exigido por las atenciones de la navegación.

---

(1) Art. 699.—(2) Art. 700.—(3) Art. 701.

(1) No habiendo pacto en contrario, se supondrá comprendida en el precio del pasaje la manutención de los pasajeros durante el viaje; pero si fuere de cuenta de éstos, el capitán tendrá obligación, en caso de necesidad, de suministrarles los víveres precisos para su sustento por un precio razonable.

(2) El pasajero será reputado cargador en cuanto á los efectos que lleve á bordo, y el capitán no responderá de la que aquél conserve bajo su inmediata y peculiar custodia, á no ser que el daño provenga del hecho del capitán ó de la tripulación.

(3) El capitán, para cobrar el precio del pasaje y gastos de manutención, podrá retener los efectos pertenecientes al pasajero, y en caso de venta de los mismos, gozará de preferencia sobre los demás acreedores, procediéndose en ello como si se tratase del cobro de los fletes.

(4) En caso de muerte de un pasajero durante el viaje, el capitán estará autorizado para tomar respecto del cadáver las disposiciones que exijan las circunstancias, y guardará cuidadosamente los papeles y efectos que hallare á bordo pertenecientes al pasajero, observando cuanto dispone el caso 10 del art. 612 á propósito de los individuos de la tripulación.

(5) El capitán y el cargador del buque tendrán obligación de extender el conocimiento, en el cual se expresará:

- 1.º Nombre, matrícula y porte del buque.
- 2.º El del capitán y su domicilio.
- 3.º El puerto de carga y el de descarga.
- 4.º El nombre del cargador.
- 5.º El nombre del consignatario, si el conocimiento fuese nominativo.
- 6.º La cantidad, calidad, número de los bultos y marcas de las mercaderías.
- 7.º El flete y la capa contratados.

---

(1) Art. 702.—(2) Art. 703.—(3) Art. 704.—(4) Art. 705.

(5) Art. 706.

El conocimiento podrá ser al portador, á la orden ó á nombre de persona determinada, y habrá de firmarse dentro de las veinticuatro horas de recibida la carga á bordo, pudiendo el cargador pedir la descarga á costa del capitán, si éste no lo inscribiese, y en todo caso, los daños y perjuicios que por ello le sobrevinieren.

(1) Del conocimiento primordial se sacarán cuatro ejemplares de igual tenor, y los firmarán todos el capitán y el cargador. De éstos, el cargador conservará uno y remitirá otro al consignatario; el capitán tomará dos, uno para sí y otro para el naviero.

Podrán extenderse además cuantos conocimientos estimen necesarios los interesados; pero cuando fueren á la orden ó al portador, se expresará en todos los ejemplares, ya sean de los cuatro primeros ó de los ulteriores, el destino de cada uno, consignando si es para el naviero, para el capitán, para el cargador ó para el consignatario. Si el ejemplar destinado á este último se duplicare, habrá de expresarse en él esta circunstancia y la de no ser valadero sino en defecto del primero.

(2) Los conocimientos al portador destinados al consignatario, serán transferibles por la entrega material del documento; y en virtud de endoso, los extendidos á la orden.

En ambos casos, aquel á quien se transfiera el conocimiento, adquirirá sobre las mercaderías expresadas en él todos los derechos y acciones del cedente ó del endosante.

(3) El conocimiento formalizado con arreglo á las disposiciones de este título, hará fé entre todos los interesados en la carga, y entre éstos y los aseguradores, quedando á salvo para los últimos la prueba en contrario.

(4) Si no existiere conformidad entre los conocimientos, y en ninguno se advirtiere enmienda ó raspadura, harán fé contra el capitán ó el naviero y en favor del car-

---

(1) Art. 707.—(2) Art. 708.—(3) Art. 709.—(4) Art. 710.



gador ó el consignatario, los que éstos posean extendidos y firmados por aquél; y en favor del capitán ó naviero, los que éstos posean extendidos y firmados por el cargador.

(1) El portador legítimo de un conocimiento que deje de presentárselo al capitán del buque antes de la descarga, obligando á éste por tal omisión á que haga el desembarco y ponga la carga en depósito, responderá de los gastos de almacenaje y demás que por ello se originen.

(2) El capitán no puede variar por sí el destino de las mercaderías. Al admitir esta variación á instancia del cargador, deberá recoger antes los conocimientos que hubiere expedido, so pena de responder del cargamento al portador legítimo de éstos.

(3) Si antes de hacer la entrega del cargamento se exigiere al capitán nuevo conocimiento, alegando que la no presentación de los anteriores consiste en haberse extraviado ó en alguna otra causa justa, tendrá obligación de darlo, siempre que se le afiance á su satisfacción el valor del cargamento, pero sin variar la consignación, y expresando en él las circunstancias prevenidas en el último párrafo del art. 707, cuando se trate de los conocimientos á que el mismo se refiere, bajo la pena, en otro caso, de responder de dicho cargamento si por su omisión fuere entregado indebidamente.

(4) Si antes de hacerse el buque á la mar falleciere el capitán ó cesare en su oficio por cualquier accidente, los cargadores tendrán derecho á pedir al nuevo capitán la ratificación de los primeros conocimientos, y éste deberá darla, siempre que le sean presentados ó devueltos todos los ejemplares que se hubieran expedido anteriormente y resulte del reconocimiento de la carga, que se halla conforme con los mismos.

Los gastos que se originen del reconocimiento de la

---

(1) Art. 711.—(2) Art. 712.—(3) Art. 713.—(4) Art. 714.

carga serán de cuenta del naviero, sin perjuicio de repetirlos éste contra el primer capitán, si deja de serlo por culpa suya. No haciéndose tal reconocimiento, se entenderá que el nuevo capitán acepta la carga como resulte de los conocimientos expedidos.

(1) Los conocimientos producirán acción sumarísima ó de apremio, según los casos, para la entrega del cargamento y el pago de los fletes y gastos que hayan producido.

(2) Si varias personas presentaren conocimientos al portador ó á la orden, endosados á su favor, en reclamación de las mismas mercaderías, el capitán preferirá, para su entrega, á la que presente el ejemplar que hubiere expedido primeramente, salvo el caso de que el posterior lo hubiera sido por justificación del extravío de aquél, y aparecieren ambos en manos diferentes.

En este caso, como en el de presentarse sólo segundos ó ulteriores ejemplares, que se hubieren expedido sin esa justificación, el capitán acudirá al juez ó tribunal civil para que verifique el depósito de las mercaderías y se entreguen por su mediación á quien sea procedente.

(3) La entrega del conocimiento producirá la cancelación de todos los recibos provisionales de fecha anterior, dados por el capitán ó sus subalternos en resguardo de las entregas parciales que les hubieren hecho del cargamento.

(4) Entregado el cargamento, se devolverán al capitán los conocimientos que firmó, ó al menos el ejemplar bajo el cual se haga la entrega con el recibo de las mercaderías consignadas en el mismo.

La morosidad del consignatario le hará responsable de los perjuicios que la dilación pueda ocasionar al capitán.

(5) Se reputará préstamo á la gruesa ó á riesgo marí-

---

(1) Art. 715.—(2) Art. 716.—(3) Art. 717.—(4) Art. 718.

(5) Art. 719.

timo, aquel en que bajo cualquier condición, dependa el reembolso de la suma prestada y el premio por ella convenido del feliz arribo á puerto de los efectos sobre que esté hecho ó del valor que obtengan en caso de siniestro.

(1) Los contratos á la gruesa podrán celebrarse:

- 1.º Por escritura pública.
- 2.º Por medio de póliza firmada por las partes y el corredor que interviniera.
- 3.º Por documento privado.

De cualquiera de estas maneras que se celebre el contrato, se anotará en el certificado de inscripción del buque y se tomará de él razón en el registro mercantil, sin cuyos requisitos los créditos de este origen no tendrán, respecto á los demás, la preferencia que según su naturaleza les corresponda, aunque la obligación será eficaz entre los contratantes.

Los contratos celebrados durante el viaje, se registrarán por lo dispuesto en los artículos 583 y 681 y surtirán efecto respecto de terceros desde su otorgamiento si fueren inscriptos en el Registro mercantil del puerto de la matrícula del buque antes de transcurrir los ocho días siguientes á su arribo. Si transcurriesen los ocho días sin haberse hecho la inscripción en el Registro mercantil, los contratos celebrados durante el viaje de un buque no surtirán efecto respecto de terceros, sino desde el día y fecha de la inscripción.

Para que las pólizas de los contratos celebrados con arreglo al núm. 2 tengan fuerza ejecutiva, deberán guardar conformidad con el registro del corredor que intervino en ellos. En los celebrados con arreglo al número 3.º precederá el reconocimiento de la firma.

Los contratos que no consten por escrito no producirán acción en juicio.

(2) En el contrato á la gruesa se deberá expresar:

- 1.º La clase, nombre y matrícula del buque.

---

(1) Art. 720.—(2) Art. 721.

- 2.º El nombre, apellido y domicilio del capitán.
- 3.º Los nombres, apellidos y domicilios del que dá y del que toma el préstamo.
- 4.º El capital del préstamo y el premio convenido.
- 5.º El plazo del reembolso.
- 6.º Los objetos pignorados á su reintegro.
- 7.º El viaje por el cual se corra el riesgo.

(1) Los contratos podrán extenderse á la orden, en cuyo caso serán transferibles por endoso, y adquirirá el cesionario todos los derechos y correrá todos los riesgos que correspondieran al endosante.

(2) Podrán hacerse préstamos en efectos y mercaderías, fijándose su valor para determinar el capital del préstamo.

(3) Los préstamos podrán constituirse conjunta ó separadamente:

- 1.º Sobre el casco del buque.
- 2.º Sobre el aparejo.
- 3.º Sobre los pertrechos, víveres y combustible.
- 4.º Sobre la máquina siendo el buque de vapor.
- 5.º Sobre mercaderías cargadas.

Si se constituyeren sobre el casco del buque, se entenderán además afectos á la responsabilidad del préstamo, el aparejo, pertrechos y demás efectos, víveres, combustible, máquinas de vapor y los fletes ganados en el viaje del préstamo.

Si se hiciera sobre la carga, quedará afecto al reintegro todo cuanto la constituya; y si sobre un objeto particular del buque, ó de la carga, sólo afectará la responsabilidad al que concreta y determinadamente se especifique.

(4) No se podrá prestar á la gruesa sobre los salarios de la tripulación ni sobre las ganancias que se esperen.

(5) Si el prestador probare que prestó mayor cantidad

---

(1) Art. 722.—(2) Art. 723.—(3) Art. 724.—(4) Art. 725.

(5) Art. 726.

que la del valor del objeto sobre que recae el préstamo á la gruesa, por haber empleado el prestatario medios fraudulentos, el préstamo será válido sólo por la cantidad en que dicho objeto se tase pericialmente.

El capital sobrante se devolverá con el interés legal por todo el tiempo que durase el desembolso.

(1) Si el importe total del préstamo para cargar el buque no se empleare en la carga, el sobrante se devolverá antes de la expedición.

Se procederá de igual manera con los efectos tomados á préstamo, si no se hubieren podido cargar.

(2) El préstamo que el capitán tomare en el punto de residencia de los propietarios del buque, sólo afectará á la parte de éste que pertenezca al capitán, si no hubieren dado autorización expresa ó intervenido en la operación los demás propietarios ó sus apoderados.

Si alguno ó algunos de los propietarios fueren requeridos para que entreguen la cantidad necesaria á la reparación ó aprovisionamiento del buque, y no lo hicieren dentro de veinticuatro horas, la parte que los negligentes tengan en la propiedad quedará afecta, en la debida proporción, á la responsabilidad del préstamo.

Fuera de la residencia de los propietarios, el capitán podrá tomar préstamos conforme á lo dispuesto en los artículos 583 y 611.

(3) No llegando á ponerse en riesgo los efectos sobre que se toma dinero, el contrato quedará reducido á un préstamo sencillo, con obligación en el prestatario de devolver capital é intereses al tipo legal, si no fuere menor el convenido.

(4) Los préstamos hechos durante el viaje, tendrán preferencia sobre los que se hicieren antes de la expedición del buque, y se graduarán por orden inverso al de sus fechas.

---

(1) Art. 727.—(2) Art. 728.—(3) Art. 729.—(4) Art. 730.

Los préstamos para el último viaje, tendrán preferencia sobre los préstamos anteriores.

En concurrencia de varios préstamos hechos en el mismo puerto de arribada forzosa, y con igual motivo, todos se pagarán á prorrata.

(1) Las acciones correspondientes al prestador se extinguirán con la pérdida absoluta de los efectos sobre que se hizo el préstamo, si procedió de accidente de mar en el tiempo y durante el viaje designado en el contrato, y contando la existencia de la carga á bordo; pero no sucederá lo mismo si la pérdida provino de vicio propio de la cosa, ó sobrevino por culpa ó malicia del prestatario, ó por batería del capitán, ó si fué causada por daños experimentados en el buque á consecuencia de emplearse en el contrabando, y si procedió de cargar las mercaderías en buque diferente del que se designó en el contrato, salvo si este cambio se hubiese hecho por causa de fuerza mayor.

La prueba de la pérdida incumbe al que recibió el préstamo, así como también la de la existencia en el buque de los efectos declarados al portador como objeto de préstamo.

(2) Los prestadores á la gruesa soportarán á prorrata de su interés respectivo, las averías comunes que ocurran en las cosas sobre que se hizo el préstamo.

En las averías simples, á falta de convenio expreso de los contratantes, contribuirá también por su interés respectivo el prestador á la gruesa, no perteneciendo á las especies de riesgos exceptuados en el artículo anterior.

(3) No habiéndose fijado en el contrato el tiempo que, por el cual el mutuante correrá el riesgo, durará, en cuanto al buque, máquinas, aparejo y pertrechos, desde el momento de hacerse éste á la mar hasta el de fondear en el puerto de su destino; y en cuanto á las mercaderías, desde que se carguen en la playa ó muelle del puerto

---

(1) Art. 731.—(2) Art. 732.—(3) Art. 733.

de la expedición, hasta descargarlas en el de consignación.

(1) En caso de naufragio la cantidad afecta á la devolución del préstamo se reducirá al producto de lo salvado, deducidos los gastos de salvamento.

Si el préstamo fuere sobre el buque ó alguna de sus partes, los fletes realizados en el viaje para que aquél se haya hecho, responderán también su pago en cuanto alcancen para ello.

(2) Si en un mismo buque ó carga concurrieren préstamo á la gruesa y seguro marítimo, el valor de lo que fuere salvado se dividirá, en caso de naufragio, entre el mutante y el asegurador, en proporción del interés legítimo de cada uno, tomando en cuenta, para esto únicamente, el capital, por lo tocante al préstamo y sin perjuicio del derecho preferente de otros acreedores, con arreglo al artículo 580.

(3) Si en el reintegro del préstamo hubiere demora por el capital y sus premios, sólo el primero devengará rédito legal.

(4) Para ser válido el contrato de seguro marítimo, ha de constar por escrito en póliza firmada por los contratantes.

Esta póliza se extenderá y firmará por duplicado, reservándose un ejemplar cada una de las partes contratantes.

(5) La póliza del contrato de seguro contendrá, además de las condiciones que libremente consignen los interesados, los requisitos siguientes:

1.º Fecha del contrato, con expresión de la hora en que queda convenido

2.º Nombre, apellido y domicilio del asegurador y asegurado.

3.º Concepto en que contrata el asegurado, expresando si obra por sí ó por cuenta de otro.

---

(1) Art. 734.—(2) Art. 735.—(3) Art. 736.—(4) Art. 737.

(5) Art. 738.

En este caso, el nombre, apellidos y domicilio de la persona en cuyo nombre hace el seguro.

4.º Nombre, puerto, pabellón y matrícula del buque asegurado ó del que conduzca los efectos asegurados.

5.º Nombre, apellido y domicilio del capitán.

6.º Puerto ó rada en que han sido ó deberán ser cargadas las mercaderías aseguradas.

7.º Puerto de donde el buque ha partido ó debe partir.

8.º Puertos ó radas en que el buque debe cargar, descargar ó hacer escalas por cualquier motivo.

9.º Naturaleza y calidad de los objetos asegurados.

10. Número de los fardos ó bultos de cualquiera clase, y sus marcas, si las tuvieren.

11. Epoca en que deberá comenzar y terminar el riesgo.

12. Cantidad asegurada.

13. Precio convenido por el seguro, lugar, tiempo y forma de su pago.

14. Parte del premio que corresponda al viaje de ida y al de vuelta, si el seguro fuere á viaje redondo.

15. Obligación del asegurador, de pagar el daño que sobrevenga á los efectos asegurados.

16. El lugar, plazo y forma en que habrá de realizarse el pago.

(1) Los contratos y pólizas de seguro que autoricen los agentes consulares en el extranjero, siendo españoles los contratantes ó alguno de ellos, tendrán igual valor legal que si se hubieren verificado con intervención de corredor.

(2) En un mismo contrato y en una misma póliza podrán comprenderse el seguro del buque y el de la carga, señalando el valor de cada cosa, y distinguiendo las cantidades aseguradas sobre cada uno de los objetos, sin cuya expresión será ineficaz el seguro.



Se podrá también en la póliza fijar premios diferentes á cada objeto asegurado.

Varios aseguradores podrán suscribir una misma póliza.

(1) En los seguros de mercaderías podrá omitirse la designación específica de ellas y del buque que haya de transportarlas, cuando no consten estas circunstancias al asegurado.

Si el buque en estos casos sufiere accidente de mar, estará obligado el asegurado á probar además de la pérdida del buque, su salida del puerto de carga, el embarque por su cuenta de los efectos perdidos, y su valor para reclamar la indemnización.

(2) Las pólizas del seguro podrán extenderse á la orden del asegurado, en cuyo caso serán endosables.

(3) Podrán ser objeto de seguro marítimo:

1.º El casco del buque en lastre ó cargado, en puerto ó en viaje.

2.º El aparejo.

3.º La máquina, siendo el buque de vapor.

4.º Todos los pertrechos y objetos que constituyen el armamento.

5.º Víveres y combustible.

6.º Las cantidades dadas á la gruesa.

7.º El importe de los fletes y el beneficio probable.

8.º Todos los objetos comerciales sujetos al riesgo de navegación, cuyo valor pueda fijarse en cantidad determinada.

(4) Podrán asegurarse todos ó parte de los objetos expresados en el artículo anterior, junta ó separadamente, en tiempo de paz ó de guerra, por viaje ó á término, por viaje sencillo ó por viaje redondo, sobre buenas ó malas noticias.

(5) Si se expresare genéricamente en la póliza que el seguro se hacía sobre el buque, se entenderán compren-

---

(1) Art. 741.—(2) Art. 742.—(3) Art. 743.—(4) Art. 744.

(5) Art. 745.

didos en él las máquinas, aparejo, pertrechos y cuanto esté adscrito al buque, pero no su cargamento, aunque pertenezca al mismo naviero.

En el seguro genérico de mercaderías no se reputarán comprendidos los metales amonedados ó en lingotes, las piedras preciosas ni las municiones de guerra.

(1) El seguro sobre flete podrá hacerse por el cargador, por el fletante ó el capitán; pero éstos no podrán asegurar el anticipo que hubieren recibido á cuenta de su flete, sino cuando hayan pactado expresamente que, en caso de no devengarse aquél por naufragio ó pérdida de la carga, devolverán la cantidad recibida.

(2) En el seguro de flete se habrá de expresar la suma á que asciende, la cual no podrá exceder de lo que aparezca en el contrato de fletamento.

(3) El seguro de beneficios se regirá por los pactos en que convengan los contratantes, pero habrá de consignarse en la póliza:

1.º La cantidad determinada en que fija el asegurado el beneficio, una vez llegado felizmente y vendido el cargamento en el puerto de destino.

2.º La obligación de reducir el seguro, si, comparado el valor obtenido en la venta, descontados gastos y fletes con el valor de compra resultare menor que el valuado en el seguro.

(4) Podrá el asegurador hacer reasegurar por otros los efectos por él asegurados, en todo ó en parte con el mismo ó diferente premio; así como el asegurado podrá también asegurar el costo del seguro y el riesgo que pueda correr en la cobranza del primer asegurador.

(5) Si el capitán contratare el seguro, ó el dueño de las cosas aseguradas fuere en el mismo buque que las portear, se dejará siempre un diez por ciento á su riesgo, no habiendo pacto expreso en contrario.

---

(1) Art. 746.—(2) Art. 747.—(3) Art. 748.—(4) Art. 749.

(5) Art 750.

(1) En el seguro del buque se entenderá que sólo cubre el seguro las cuatro quintas partes de su importe ó valor, y que el asegurado corre el riesgo por la quinta parte restante, á no hacerse constar expresamente en la póliza pacto en contrario.

En este caso y en el del artículo anterior, habrá de descontarse del seguro el importe de los préstamos tomados á la gruesa.

(2) La suscripción de la póliza creará una presunción legal de que los aseguradores admitieron como exacta la valuación hecha en ella de los efectos asegurados, salvo los casos de fraude ó malicia.

Si apareciere exagerada la evaluación, se procederá según las circunstancias del caso, á saber:

Si la exageración hubiere procedido de error y no de malicia imputable al asegurado, se reducirá el seguro á su verdadero valor, fijado por las partes de común acuerdo ó por juicio pericial.

El asegurador devolverá el exceso de prima recibida, reteniendo, sin embargo, medio por ciento de este exceso.

Si la exageración fuere por fraude del asegurado, y el asegurador lo probare, el seguro será nulo para el asegurado, y el asegurador ganará la prima, sin perjuicio de la acción criminal que le corresponda.

(3) La reducción del valor de la moneda nacional, cuando se hubiere fijado en extranjera, se hará al curso corriente en el lugar y en el día en que se firmó la póliza.

(4) Si al tiempo de realizarse el contrato no se hubiere fijado con especificación el valor de las cosas aseguradas, se determinará éste:

1.º Por las facturas de consignación.

2.º Por declaración de corredores ó peritos, que procederán tomando por base de su juicio el precio de los efectos en el puerto de salida, con más los gastos de embarque, fletes y aduanas.

Si el seguro recayere sobre mercaderías de retorno de un país en que el comercio se hiciera sólo por permutas, se arreglará el valor por el que tuvieren los efectos permutados en el puerto de salida, con todos los gastos.

(1) Los aseguradores indemnizarán los daños y perjuicios que los objetos asegurados experimenten por alguna de las causas siguientes:

- 1.º Varada ó empeño del buque con rotura ó sin ella.
- 2.º Temporal.
- 3.º Naufragio.
- 4.º Abordaje fortuito.
- 5.º Cambio de derrota durante el viaje, ó de buque.
- 6.º Echazón.
- 7.º Fuego ó explosión, si aconteciere en mercaderías tanto á bordo como si estuvieren depositadas en tierra, siempre que se hayan alijado por orden de la autoridad competente, para reparar el buque ó beneficiar el cargamento; ó fuego por combustión espontánea en las carboneras de los buques de vapor.
- 8.º Apresamiento.
- 9.º Saqueo.
10. Declaración de guerra.
11. Embargo por orden del gobierno.
12. Retención por orden de potencia extranjera.
13. Represalias.
14. Cualesquiera otros incidentes ó riesgos de mar.

Los contratantes podrán estipular las excepciones que tengan por conveniente, mencionándolas en la póliza, sin cuyo requisito no surtirán efecto.

(2) No responderán los aseguradores de los daños y perjuicios que sobrevengan á las cosas aseguradas por cualquiera de las causas siguientes, aunque no se hayan excluído de la póliza:

- 1.ª Cambio voluntario de derrotero de viaje ó de buque, sin expreso consentimiento de los aseguradores.

---

(1) Art. 755.—(2) Art. 756.

2.<sup>a</sup> Separación espontánea de un convoy, habiéndose estipulado que irá en conserva con él.

3.<sup>a</sup> Prolongación de viaje á un puerto más remoto que el designado en el seguro.

4.<sup>a</sup> Disposiciones arbitrarias y contrarias á la póliza de fletamento ó al conocimiento, tomadas por orden del fletante, cargadores y fletadores.

5.<sup>a</sup> Baratería del patrón, á no ser que fuera objeto del seguro.

6.<sup>a</sup> Mermas, derrames y dispendios procedentes de la naturaleza de las cosas aseguradas.

7.<sup>a</sup> Falta de los documentos prescriptos en este Código, en las ordenanzas y reglamentos de Marina ó de navegación, ú omisiones de otra clase del capitán, en contravención de las leyes administrativas, á no ser que se haya tomado á cargo del asegurador la baratería del patrón.

En cualquiera de estos casos los aseguradores harán suyo el premio, siempre que hubieren empezado á correr el riesgo.

(1) En los seguros de carga contratados por viaje redondo, si el asegurado no encontrare cargamento para el retorno, ó solamente encontrare menos de las dos terceras partes, se rebajará el premio de vuelta proporcionalmente al cargamento que trajere, abonándose además al asegurador medio por ciento de la parte que dejare de conducir.

No procederá, sin embargo, rebaja alguna en el caso de que el cargamento se hubiere perdido en la ida, salvo pacto especial que modifique la disposición de este artículo.

(2) Si el cargamento fuere asegurado por varios aseguradores en distintas cantidades, pero sin designar señaladamente los objetos del seguro, se pagará la indemnización, en caso de pérdida ó avería, por todos los ase-

guradores, á prorrata de la cantidad asegurada por cada uno.

(1) Si fueren designados diferentes buques para cargar, las cosas aseguradas, pero sin expresar la cantidad que ha de embarcarse en cada buque, podrá el asegurado distribuir el cargamento como mejor le convenga, ó conducirlo á bordo de uno solo, sin que por ello se anule la responsabilidad del asegurador. Mas si hubiere hecho expresa mención de la cantidad asegurada sobre cada buque, y el cargamento se pusiere á bordo en cantidades diferentes de aquellas que se hubieren señalado para cada uno, el asegurador no tendrá más responsabilidad que la que hubiere contratado en cada buque. Sin embargo, cobrará medio por ciento del exceso que se hubiere cargado en ellos sobre la cantidad contratada.

Si quedare algún buque sin cargamento se entenderá anulado el seguro en cuanto á él, mediante el abono antes expresado de medio por ciento sobre el excedente embarcado en los demás.

(2) Si por inhabilitación del buque antes de salir del puerto, la carga se trasbordase á otro, tendrán los aseguradores opción entre continuar ó no el contrato, abonando las averías que hubieren ocurrido; pero si la inhabilitación sobreviniere después de empezado el viaje, correrán el riesgo, aun cuando el buque fuere de diferente porte y pabellón que el designado en la póliza.

(3) Si no se hubiere fijado en la póliza el tiempo durante el cual hayan de correr los riesgos por cuenta del asegurador, se observará lo prescrito en el art. 733 sobre los préstamos á la gruesa.

(4) En los seguros á término fijo, la responsabilidad del asegurador cesará en la hora en que cumpla el plazo estipulado.

(5) Si por conveniencia del asegurado las mercaderías

---

(1) Art. 759.—(2) Art. 760.—(3) Art. 761.—(4) Art. 762.

(5) Art. 763.

se descargaren en un puerto más próximo que el designado para rendir el viaje, el asegurador hará suyo, sin rebaja alguna, el premio contratado.

(1) Se entenderán comprendidas en el seguro, si expresamente no se hubieren excluido en la póliza, las escalas que por necesidad se hicieren para la conservación del buque ó de su cargamento.

(2) El asegurado comunicará al asegurador, por el primer correo siguiente al en que él las recibiere, y por telégrafo si lo hubiere, las noticias referentes al curso de la navegación del buque asegurado, y los daños ó pérdidas que sufrieren las cosas aseguradas, y responderá de los daños y perjuicios que por su omisión se ocasionaren.

(3) Si se perdieren mercaderías aseguradas por cuenta del capitán que mandare el buque en que estaban embarcadas, habrá aquél de justificar á los aseguradores la compra por medio de las facturas de los vendedores, y el embarque y conducción en el buque, por certificación del cónsul español, ó autoridad competente, donde no lo hubiere, del puerto donde las cargó, y por los demás documentos de habilitación y expedición de la aduana.

La misma obligación tendrán los aseguradores que naveguen con sus propias mercaderías, salvo pacto en contrario.

(4) Si se hubiere estipulado en la póliza aumento de premio en caso de sobrevenir guerra, y no se hubiere fijado el tanto del aumento, se regulará éste, á falta de conformidad entre los mismos interesados, por peritos nombrados en la forma que establece la ley de enjuiciamiento civil, teniendo en consideración las circunstancias del seguro y los riesgos corridos.

(5) La restitución gratuita del buque ó su cargamento al capitán por los apresadores, cederá en beneficio de los propietarios respectivos, sin obligación, de parte de

---

(1) Art. 764.—(2) Art. 765.—(3) Art. 766.—(4) Art. 767.

(5) Art. 768.

los aseguradores, de pagar las cantidades que aseguraron.

(1) Toda reclamación procedente del contrato de seguro habrá de ir acompañada de los documentos que justifiquen:

1.º El viaje del buque con la protesta del capitán, ó copia certificada del libro de navegación.

2.º El embarque de los objetos asegurados, con el conocimiento y documentos de expedición de aduanas.

3.º El contrato de seguro con la póliza.

4.º La pérdida de las cosas aseguradas, con los mismos documentos del núm. 1.º, y declaración de la tripulación si fuere preciso. Además se fijará el descuento de los objetos asegurados, previo el reconocimiento de peritos.

Los aseguradores podrán contradecir la reclamación, y se les admitirá sobre ello prueba en juicio.

(2) Presentados los documentos justificativos, el asegurador deberá, hallándolos conformes y justificada la pérdida, pagar la indemnización al asegurado dentro del plazo estipulado en la póliza, y en su defecto, á los diez días de la reclamación.

Mas si el asegurador la rechazare y contradijere judicialmente, podrá depositar la cantidad que resultare de los justificantes, ó entregarla al asegurado, mediante fianza suficiente, decidiendo lo uno ó lo otro el juez ó tribunal, según los casos.

(3) Si el buque asegurado sufiere daño por accidente de mar, el asegurador pagará únicamente las dos terceras partes de los gastos de reparación, hágase ó no. En el primer caso, el importe de los gastos se justificará por los medios reconocidos en el derecho; en el segundo, se apreciará por peritos. Sólo el naviero, ó el capitán autorizado para ello, podrán optar por la no reparación del buque.

(4) Si por consecuencia de la reparación el valor del

---

(1) Art. 769.—(2) Art. 770.—(3) Art. 771.—(4) Art. 772.



buque aumentare en más de una tercera parte del que se le hubiere dado en el seguro, el asegurador pagará los dos tercios del importe de la reparación, descontando el mayor valor que ésta hubiere dado al buque.

Mas si el asegurado probase que el mayor valor del buque no procedía de la reparación, sino de ser el buque nuevo y haber ocurrido la avería en el primer viaje, ó que lo eran las máquinas ó aparejo y pertrechos destrozados, no se hará la deducción del aumento del valor, y el asegurador pagará los dos tercios de la reparación, conforme á la regla 6.<sup>a</sup> del art. 854.

(1) Si las reparaciones excedieren de las tres cuartas partes del valor del buque, se entenderá que está inhabilitado para navegar y procederá el abandono; y no haciendo esta declaración, abonarán los aseguradores el importe del seguro, deducido el valor del buque averiado ó de sus restos.

(2) Cuando se trate de indemnizaciones procedentes de avería gruesa, terminadas las operaciones de arreglo, liquidación y pago de la misma, el asegurado entregará al asegurador todas las cuentas y documentos justificativos en reclamación de la indemnización de las cantidades que le hubieren correspondido.

El asegurador examinará á su vez la liquidación, y hallándola conforme á las condiciones de la póliza, estará obligado á pagar al asegurado la cantidad correspondiente, dentro del plazo convenido, ó, en su defecto, en el de ocho días.

Desde esta fecha comenzará á devengar interés la suma debida.

Si el asegurador no encontrare la liquidación conforme con lo convenido en la póliza, podrá reclamar ante el juez ó tribunal competente en el mismo plazo de ocho días, constituyendo en depósito la cantidad reclamada.

(3) En ningún caso podrá exigirse al asegurador una

---

(1) Art. 773.—(2) Art. 774.—(3) Art. 775.

suma mayor que la del importe total del seguro; sea que el buque salvado después de una arribada forzosa para reparación de averías, se pierda; sea que la parte que haya de pagarse por la avería gruesa importe más que el seguro, ó que el coste de diferentes averías y reparaciones en un mismo viaje ó dentro del plazo del seguro, excedan de la suma asegurada.

(1) En los casos de avería simple respecto á las mercaderías aseguradas, se observarán las reglas siguientes:

1.<sup>a</sup> Todo lo que hubiere desaparecido por robo, pérdida, venta en viaje, por causa de deterioro ó por cualquiera de los accidentes marítimos comprendidos en el contrato del seguro, será justificado con arreglo al valor de factura, ó en su defecto, por el que se le hubiere dado en el seguro, y el asegurador pagará su importe.

2.<sup>a</sup> En el caso de que, llegado el buque á buen puerto, resulten averiadas las mercaderías en todo ó en parte, los peritos harán consultar el valor que tendrían si hubiesen llegado en estado sano y el que tengan en su estado de deterioro.

La diferencia entre ambos valores líquidos, hecho además el descuento de los derechos de aduanas, fletes y cualesquiera otros análogos, constituirá el valor ó importe de la avería, sumándole los gastos causados por los peritos y otros, si los hubiere.

Habiendo recaído la avería sobre todo el cargamento asegurado, el asegurador pagará en su totalidad el demérito que resulte; mas si sólo alcanzare á una parte, el asegurado será reintegrado en la proporción correspondiente. Si hubiere sido objeto de un seguro especial el beneficio probable del cargador, se liquidará separadamente.

(2) Fijada por los peritos la avería simple del buque, el asegurado justificará su derecho con arreglo á lo dispuesto en el final del número 9.<sup>o</sup> del art. 580, y el asegurador pagará en conformidad á lo dispuesto en los artículos 858 y 859.

---

(1) Art. 776.—(2) Art. 777.

(1) El asegurador no podrá obligar al asegurado á que venda el objeto del seguro, para fijar su valor.

(2) Si la valuación de las cosas aseguradas hubiere de hacerse en país extranjero, se observarán las leyes, usos y costumbres del lugar en que haya de realizarse, sin perjuicio de someterse á las prescripciones de este Código para la comprobación de los hechos.

(3) Pagada por el asegurador la cantidad asegurada, se subrogará en el lugar del asegurado para todos los derechos y acciones que correspondan contra los que por malicia ó culpa causaron la pérdida de los efectos expresados.

(4) Será nulo el contrato de seguro que recayere:

1.º Sobre los buques ó mercaderías afectos anteriormente á un préstamo á la gruesa por todo su valor.

Si el préstamo á la gruesa no fuere por el valor entero del buque ó las mercaderías, podrá subsistir el seguro en la parte que exceda al importe del préstamo.

2.º Sobre la vida de tripulantes y pasajeros.

3.º Sobre los sueldos de la tripulación.

4.º Sobre géneros de ilícito comercio en el país del pabellón del buque.

5.º Sobre buque dedicado habitualmente al contrabando, ocurriendo el daño ó pérdida por haberlo hecho, en cuyo caso se abonará al asegurador el medio por ciento de la cantidad asegurada.

6.º Sobre un buque que, sin mediar fuerza mayor que lo impida, no se hiciere á la mar en los seis meses siguientes á la fecha de la póliza, en cuyo caso, además de la anulación, procederá el abono de medio por ciento al asegurador de la suma asegurada.

7.º Sobre buque que deje de emprender el viaje contratado, ó se dirija á un punto distinto del estipulado, en cuyo caso procederá también el abono al asegurador del medio por ciento de la cantidad asegurada.

---

(1) Art. 778.—(2) Art. 779.—(3) Art. 780.—(4) Art. 781.

8.º Sobre cosas en cuya valoración se hubiere cometido falsedad á sabiendas.

(1) Si se hubieren realizado sin fraude diferentes contratos de seguro sobre un mismo objeto, subsistirá únicamente el primero, con tal que cubra todo su valor.

Los aseguradores de fecha posterior, quedarán libres de responsabilidad y percibirán un medio por ciento de la cantidad asegurada.

No cubriendo el primer contrato el valor íntegro del objeto asegurado, recaerá la responsabilidad del exceso sobre los aseguradores que contrataron con posterioridad, siguiendo el orden de fechas.

(2) El asegurado no se libertará de pagar los premios íntegros á los diferentes aseguradores, si no hiciere saber á los postergados la rescisión de sus contratos antes de haber llegado el objeto asegurado al puerto de su destino.

(3) El seguro hecho con posterioridad á la pérdida, avería ó feliz arribo del objeto asegurado al puerto de destino, será nulo siempre que pueda presumirse racionalmente que la noticia de lo uno ó de lo otro había llegado á conocimiento de alguno de los contratantes.

Existirá esta presunción cuando se hubiere publicado la noticia en una plaza, mediando el tiempo necesario para comunicarlo por el correo ó el telégrafo al lugar donde se contrató el seguro, sin perjuicio de las demás pruebas que puedan practicar las partes.

(4) El contrato de seguro sobre buenas ó malas noticias no se anulará si no se prueba el conocimiento del suceso esperado ó temido por alguno de los contratantes, al tiempo de verificarse el contrato.

En caso de probarlo, abonará el defraudador á su co-obligado una quinta parte de la cantidad asegurada, sin perjuicio de la responsabilidad criminal á que hubiere lugar.

(5) Si el que hiciere el seguro, sabiendo la pérdida

---

(1) Art. 782.—(2) Art. 783.—(3) Art. 784.—(4) Art. 785.

(5) Art. 786.

total ó parcial de las cosas aseguradas obrare por cuenta ajena, será personalmente responsable del hecho como si hubiere obrado por cuenta propia, y si por el contrario el comisionado estuviere inocente del fraude cometido por el propietario asegurado, recaerán sobre éste todas las responsabilidades, quedando siempre á su cargo pagar á los aseguradores el premio convenido.

Igual disposición regirá respecto al asegurador cuando contratare el seguro por medio de comisionado y supiere el salvamento de las cosas aseguradas.

(1) Si, pendiente el riesgo de las cosas aseguradas, fueren declarados en quiebra el asegurador ó el asegurado, tendrán ambos derecho á exigir fianza, éste para cubrir la responsabilidad del riesgo, y aquél para obtener el pago del premio, y si los representantes de la quiebra se negaren á prestarla dentro de los tres días siguientes al requerimiento, se rescindirá el contrato.

En caso de ocurrir el siniestro dentro de los tres dichos días sin haber prestado la fianza, no habrá derecho á la indemnización ni al premio del seguro.

(2) Si contratado un seguro fraudulentamente por varios aseguradores, alguno ó algunos hubieren procedido de buena fé, tendrán éstos derecho á obtener el premio íntegro de su seguro de los que hubieren procedido con malicia, quedando el asegurado libre de toda responsabilidad.

De igual manera se procederá respecto á los asegurados con los aseguradores, cuando fueren algunos de aquéllos los autores del seguro fraudulento.

(3) Podrá el asegurado abandonar por cuenta del asegurador las cosas aseguradas, exigiendo del asegurador el importe de la cantidad estipulada en la póliza:

1.º En el caso de naufragio.

2.º En el de inhabilitación del buque para navegar, por varada, rotura ó cualquier otro accidente de mar.

---

(1) Art. 787.—(2) Art. 788.—(3) Art. 789.

3.º En el de apresamiento, embargo ó detención por orden del gobierno nacional ó extranjero.

4.º En el de pérdida total de las cosas aseguradas, entendiéndose por tal la que disminuya en tres cuartas partes el valor asegurado.

Los demás daños se reputarán averías y se soportarán por quienes corresponda, según las condiciones del seguro y las disposiciones de este Código.

No procederá el abandono en ninguno de los primeros casos si el buque náufrago, varado ó inhabilitado, pudiera desencallarse, ponerse á flote y repararse para continuar el viaje al puerto de su destino, á no ser que el coste de la reparación excediere de las tres cuartas partes del valor en que estuviera el buque asegurado.

(1) Verificándose la rehabilitación del buque, sólo responderán los aseguradores de los gastos ocasionados por la encalladura ú otro daño que el buque hubiere recibido.

(2) En los casos de naufragio y apresamiento, el asegurado tendrá la obligación de hacer por sí las diligencias que aconsejen las circunstancias, para salvar ó recobrar los efectos perdidos, sin perjuicio del abandono que le compete hacer á su tiempo, y el asegurador habrá de reintegrarle de los gastos legítimos que para el salvamento hiciera, hasta la concurrencia del valor de los efectos salvados, sobre los cuales se harán efectivos en defecto de pago.

(3) Si el buque quedare absolutamente inhabilitado para navegar, el asegurado tendrá obligación de dar de ello aviso al asegurador telegráficamente, siendo posible, y si no, por el primer correo siguiente al recibo de la noticia.

Los interesados en la carga que se hallasen presentes, ó en su ausencia el capitán practicará todas las diligencias posibles para conducir el cargamento al puerto de

---

(1) Art. 790.—(2) Art. 791.—(3) Art. 792.

su destino, con arreglo á lo dispuesto en este Código, en cuyo caso correrán por cuenta del asegurador los riesgos y gastos de descarga, almacenaje, reembarque ó trasbordo, excedente de flete y todos los demás, hasta que se alijen los efectos asegurados en el punto designado en la póliza.

(1) Sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo anterior, el asegurador gozará del término de seis meses para conducir las mercaderías á su destino, si la inhabilitación hubiere ocurrido en los mares que circundan á Europa desde el estrecho del Sund hasta el Bósforo, y un año si hubiere ocurrido en otro puerto más lejano, cuyo plazo se comenzará á contar desde el día en que el asegurado le hubiere dado aviso del siniestro.

(2) Si á pesar de las diligencias practicadas por los interesados en la carga, capitán y aseguradores, para conducir las mercaderías al puerto de su destino, conforme á lo prevenido en los artículos anteriores, no se encontrare buque en que verificar el transporte, podrá el asegurado propietario hacer abandono de las mismas.

(3) En caso de interrupción del viaje por embargo ó detención forzada del buque, tendrá el asegurado obligación de comunicarla á los aseguradores tan luego llegue á su noticia, y no podrá usar de la acción de abandono hasta que hayan transecurrido los plazos fijados en el art. 793.

Estará obligada además á prestar á los aseguradores cuantos auxilios estén en su mano para conseguir el alzamiento del embargo, y deberá hacer por sí mismo las gestiones convenientes al propio fin, si por hallarse los aseguradores en país remoto, no pudiere obrar de acuerdo con ellos.

(4) Se entenderá comprendido en el abandono del buque, el flete de las mercaderías que se salven, aun cuando se hubiere pagado anticipadamente, considerándose per-

---

(1) Art. 793.—(2) Art. 794.—(3) Art. 795.—(4) Art. 796.

tenencia de los aseguradores, á reserva de los derechos que competan á los demás acreedores, conforme á lo dispuesto en el art. 580.

(1) Se tendrá por recibida la noticia para la prescripción de los plazos establecidos en el art. 793, desde que se haga pública, bien por medio de los periódicos, bien por correr como cierta entre los comerciantes de la residencia del asegurado, ó bien porque pueda probarse á éste que recibió aviso del siniestro por carta ó telegrama del capitán, del consignatario ó de algún corresponsal.

(2) Tendrá también el asegurado el derecho de hacer abandono después de haber transcurrido un año en los viajes ordinarios y dos en los largos, sin recibir noticia del buque.

En tal caso podrá reclamar del asegurador la indemnización por el valor de la cantidad asegurada, sin estar obligado á justificar la pérdida; pero deberá probar la falta de noticias con certificación del cónsul ó autoridades marítimas del puerto de donde salió, y otra de los cónsules ó autoridades marítimas de los del destino del buque y de su matrícula, que acrediten no haber llegado á ellos durante el plazo fijado.

Para usar de esta acción tendrá el mismo plazo señalado en el art. 804, reputándose viajes cortos los que se hicieren á la costa de Europa y á las de Asia y Africa por el Mediterráneo, y respecto de América los que se emprendan á puertos situados más acá de los ríos de la Plata y San Lorenzo, y á las islas intermedias entre las costas de España y los puntos designados en este artículo.

(3) Si el seguro hubiere sido contratado á término limitado, existirá presunción legal de que la pérdida ocurrió dentro del plazo convenido, salvo la prueba que podrá hacer el asegurador de que la pérdida sobrevino después de haber terminado su responsabilidad.

---

(1) Art. 797.—(2) Art. 798.—(3) Art. 799.



(1) El asegurado, al tiempo de hacer el abandono, deberá declarar todos los seguros contratados sobre los efectos abandonados, así como los préstamos tomados á la gruesa sobre los mismos, y hasta que haya hecho esta declaración, no empezará á correr el plazo en que deberá ser reintegrado del valor de los efectos.

Si cometiere fraude en esta declaración, perderá todos los derechos que le competan por el seguro, sin dejar de responder por los préstamos que hubiere tomado sobre los efectos asegurados, no obstante su pérdida.

(2) En caso de apresamiento de buque, y no teniendo tiempo el asegurado de proceder de acuerdo con el asegurador, ni de esperar instrucciones suyas, podrá por sí, ó el capitán en su defecto, proceder al rescate de las cosas aseguradas, poniéndolo en conocimiento del asegurador en la primera ocasión.

Este podrá aceptar ó no el convenio celebrado por el asegurado ó el capitán, comunicando su resolución dentro de las veinticuatro horas siguientes á la notificación del convenio.

Si lo aceptase, entregará en el acto la cantidad concertada por el rescate y quedarán de su cuenta los riesgos ulteriores del viaje, conforme á las condiciones de la póliza. Si no lo aceptase, pagará la cantidad asegurada, perdiendo todo derecho á los efectos rescatados; y si dentro del término prefijado no manifestare su resolución, se entenderá que rechaza el convenio.

(3) Si, por haberse represado el buque, se reintegrara el asegurado en la posesión de sus efectos, se reputarán avería todos los gastos y perjuicios causados por la pérdida, siendo de cuenta del asegurador el reintegro; y si por consecuencia de la represa pasaren los efectos asegurados á la posesión de un tercero, el asegurado podrá usar del derecho de abandono.

(4) Admitido el abandono, ó declarado admisible en

---

(1) Art. 800.—(2) Art. 801.—(3) Art. 802.—(4) Art. 803.

juicio la propiedad de las cosas abandonadas, con las mejoras ó desperfectos que en ellas sobrevengan desde el momento del abandono, se transmitirá al asegurador, sin que le exonere del pago la reparación del buque legalmente abandonado.

(1) No será admisible el abandono:

1.º Si las pérdidas hubieren ocurrido antes de empezar el viaje.

2.º Si se hiciere de una manera parcial ó condicional, sin comprender en él todos los objetos asegurados.

3.º Si no se pusiere en conocimiento de los asegurados el propósito de hacerlo, dentro de los cuatro meses siguientes al día en que el asegurado haya recibido noticia de la pérdida acaecida, y si no se formalizara el abandono dentro de diez, contados de igual manera en cuanto á los siniestros ocurridos en los puertos de Europa, en los de Asia y Africa en el Mediterráneo, y en los de América desde los ríos de la Plata á San Lorenzo, y dentro de diez y ocho respecto á los demás.

4.º Si no se hiciere por el mismo propietario ó persona especialmente autorizada por él, ó por el comisionado para contratar el seguro.

(2) En el caso de abandono, el asegurador deberá pagar el importe del seguro en el plazo fijado en la póliza, y no habiéndose expresado término en ella, á los sesenta días de admitido el abandono ó de haberse hecho la declaración del art. 803.

NOTAS. 1.<sup>a</sup> Por *capa* se entiende cierta gratificación que, según costumbre, abona el fletador al capitán del buque para que dedique más interés en su cometido.

*Estadia* es la cantidad que percibe el capitán, también del fletador, en concepto de indemnización, en los días en que deje de cargar ó descargar. Esta indemnización puede ser convenida en cantidad alzada ó á tanto por día de demora.

*Sobreestadia* es la especie de indemnización que el fletador hace al capitán, cuando transcurre un segundo plazo sobre el anterior ya referido al tratar de la *estadia*.

---

(1) Art. 804.—(2) Art. 805.

2.<sup>a</sup> La ley de enjuiciamiento civil viene en apoyo del art. 683 de este código, en la siguiente forma:

Si obligado el capitán de una nave á arribar á un puerto, creyese conveniente para la mejor conservación de todo ó parte del cargamento proceder á su descarga y sucesiva carga, y no tuviese ó no pudiese recibir el consentimiento de los cargadores, acudirá al juez, por escrito ó por comparecencia, si fuese muy urgente el caso, para obtener la autorización requerida, pidiendo al efecto que el cargamento sea reconocido por peritos, uno que desde luego designará, y otro que nombrará el fiscal en representación de los cargadores ausentes; sorteándose por el juez el tercero, en caso de discordia.

Después de practicar, de orden del juez, el consiguiente reconocimiento, si del informe pericial apareciese ser necesaria la descarga, se efectuará dando testimonio literal de lo actuado al capitán de la nave.

3.<sup>a</sup> La póliza de fletamento debe contener la expresión de lo contenido por las partes, en cuanto al pago del flete.

4.<sup>a</sup> Como jurisprudencia al art. 708, es de citar la sentencia de 9 de julio de 1881, cuya parte dispositiva previene que: Por atendibles y preferentes que sean los derechos de los comerciantes sobre los efectos embarcados á su orden, y aunque la entrega de éstos al capitán de la nave sea y se entienda tradición simbólica equivalente á la aprehensión efectiva de los géneros por el mismo consignatario que tenga además en su poder el conocimiento, todavía hay que subordinar este derecho al derecho de propiedad que reside en el vendedor de las mercancías, cuando las enajenó al contado, no habiendo recibido su precio.

5.<sup>a</sup> La ley de enjuiciamiento civil establece que, cuando proceda la fianza del valor del cargamento, el capitán lo solicitará del juez, acompañando á su escrito la documentación justificativa de dicho valor.

El juez, en vista del escrito y documentos presentados, acordará si procede ó no la fianza, y en el primer caso, la fijará en la cantidad y calidad reclamada por el capitán, depositándose inmediatamente si fuere en metálico.

Si no hubiere acuerdo entre los interesados, se hará el depósito en el establecimiento público destinado á este fin, y cuando esto no pudiera tener lugar en tal forma, será el depositario un comerciante matriculado ó persona de reconocida responsabilidad.

6.<sup>a</sup> Según lo prevenido en la ley de enjuiciamiento civil, las reclamaciones ó quejas de cierta índole nacidas de los diversos derechos producidos por el contrato de fletamento, deben deducirse y substanciarse en información sumaria, adoptándose, en su vista, la resolución que proceda, y mandándose que se requiera al capitán y demás personas que corresponda para que la ejecuten, lo que habrá de ser aplicable á la entrega del cargamento.

La cobranza de los fletes y gastos se debe ajustar á lo prevenido por dicha ley, que concede la vía de apremio contra los consignatarios á quienes sean entregadas las mercaderías, ó cualquiera otra persona que las hubiere recibido con título legítimo, por los fletes en los transportes marítimos.

7.<sup>a</sup> El préstamo á la gruesa se prohíbe hacerlo sobre los salarios de los marineros, fundándose en las razones siguientes:

*Primera.* El salario de la tripulación no es capital del naviero, y no puede obligarlo en ningún caso el capitán.

*Segunda.* El temor que tiene la tripulación de perder los salarios, es una de las causas que la empeña más en la conservación del buque; en el caso, pues, de que se hubiere tomado á la gruesa una cantidad igual á su importe, dejaría de existir tal interés.

*Tercera.* Hay cierta conveniencia en no dar más sumas anticipadas que las que urgentemente necesiten los marineros, atendida su poca previsión en el modo de gastarlas.

8.<sup>a</sup> Llámase *baratería*, según el diccionario de la Academia, todo daño que pueda provenir de un hecho ú omisión del capitán ó patrón de un buque, bien sea con dolo, bien por culpa ó imprudencia; puede ser simple ó fraudulenta, según las circunstancias.

9.<sup>a</sup> Con arreglo á lo prevenido en la ley de enjuiciamiento civil, tienen aparejada ejecución las pólizas originales de contratos celebrados con intervención de agente ó corredor público, que estén firmadas por los contratantes, ó por el mismo agente ó corredor que intervino en el contrato, con tal de que se comprueben, en virtud de mandamiento judicial y con citación contraria, con su registro, y éste se halle arreglado á las prescripciones de la ley.

La intervención de los agentes consulares, tratándose de los seguros marítimos, suple en el extranjero la del corredor ó agente; limitándose esta declaración al caso de que sean todos los contratantes españoles ó lo sea alguno de ellos.

10.<sup>a</sup> La póliza de un seguro es la ley que obliga al asegurador y asegurado, y que es preciso que cada uno de ellos cumpla fielmente con las obligaciones que en ella se le imponen, decidiéndose cualquiera cuestión que entre ellos haya, con entera sujeción á lo estipulado. (Sentencia de 23 de abril de 1864).

Aunque la ley de enjuiciamiento civil establece un procedimiento de apremio para obligar á los aseguradores al pago de las cantidades aseguradas, si la póliza del seguro es ejecutiva, también se concede á los mismos aseguradores la facultad de contradecir los hechos y suministrar pruebas, imponiendo además á los asegurados la obligación de prestar fianzas suficientes para responder en su caso á la cantidad que perciban. (Sentencia de 14 de septiembre de 1865).

11.<sup>a</sup> Entiéndese por *subrogación* la substitución de una personalidad por otra que entra de lleno en posesión de las acciones y

derechos, así como de los deberes y obligaciones de la primera. (Artículo 780).

12.<sup>a</sup> La palabra *abandono* que consigna el artículo 789, expresa en su acepción legal: el derecho que existe al asegurado para dejar á los aseguradores los restos de las cosas aseguradas y todos sus derechos sobre las mismas, con la obligación de parte de los aseguradores de pagar la suma asegurada en su totalidad.

(1) Para los efectos del Código, serán averías:

1.<sup>o</sup> Todo gasto extraordinario ó eventual que, para conservar el buque, el cargamento ó ambas cosas, ocurriere durante la navegación.

2.<sup>o</sup> Todo daño ó desperfecto que sufriere el buque desde que se hiciere á la mar en el puerto de salida hasta dar fondo y anclar en el de su destino, y los que sufran las mercaderías desde que se cargaren en el puerto de expedición hasta descargarlas en el de su consignación.

(2) Los gastos menudos y ordinarios propios de la navegación, como los de pilotaje de costas y puertos, los de lanchas y remolques, anclaje, visita, sanidad, cuarentenas, lazareto y demás llamados de puerto; los fletes de gabarras y descarga hasta poner las mercaderías en el muelle, y cualquier otro común á la navegación se considerarán gastos ordinarios á cuenta del fletante, á no mediar pacto expreso en contrario.

(3) Las averías serán:

1.<sup>o</sup> Simples ó particulares.

2.<sup>o</sup> Gruesas ó comunes.

(4) Serán averías simples ó particulares, por regla general, todos los gastos y perjuicios causados en el buque ó en su cargamento que no hayan redundado en beneficio y utilidad común de todos los interesados en el buque y su carga, y especialmente las siguientes:

1.<sup>a</sup> Los daños que sobrevinieren al cargamento desde su embarque hasta su descarga, así por vicio propio de la cosa, como por accidente de mar ó por fuerza mayor, y los gastos hechos para evitarlos y repararlos.

---

(1) Art. 806, tít. IV, sección primera.—(2) Art. 807.

(3) Art. 808.—(4) Art. 809.

2.<sup>a</sup> Los daños y gastos que sobrevinieren al buque en su casco, apareaje, armas y pertrechos, por las mismas causas y motivos, desde que se hizo á la mar en el puerto de salida hasta que ancló y fondeó en el de su destino.

3.<sup>a</sup> Los daños sufridos por las mercaderías cargadas sobre cubierta, excepto en la navegación de cabotaje, si las ordenanzas marítimas lo permiten.

4.<sup>a</sup> Los sueldos y alimentos de la tripulación cuando el buque fuere detenido ó embargado por orden legítima ó fuerza mayor, si el fletamento estuviere contratado por un tanto el viaje.

5.<sup>a</sup> Los gastos necesarios de arribada á un puerto para repararse ó provisionarse.

6.<sup>a</sup> El menor valor de los géneros vendidos por el capitán en arribada forzosa, para pago de alimentos y salvar á la tripulación ó para cubrir cualquiera otra necesidad del buque, á cuyo cargo vendrá el abono correspondiente.

7.<sup>a</sup> Los alimentos y salarios de la tripulación mientras estuviere el buque en cuarentena.

8.<sup>a</sup> El daño inferido al buque ó cargamento por el choque ó abordaje con otro, siendo fortuito é inevitable.

Si el accidente ocurriere por culpa ó descuido del capitán, éste responderá de todo el daño causado.

9.<sup>a</sup> Cualquier daño que resultare al cargamento por faltas, descuido ó baraterías del capitán ó de la tripulación, sin perjuicio del derecho del propietario á la indemnización correspondiente contra el capitán, el buque y el flete.

(1) El dueño de la cosa que dió lugar al gasto ó recibió el daño, soportará las averías simples ó particulares.

(2) Serán averías gruesas ó comunes, por regla general, todos los daños y gastos que se causen deliberada-

---

(1) Art. 810.—(2) Art. 811.

mente para salvar el buque, su cargamento, ó ambas cosas á la vez, de un riesgo conocido y efectivo, y en particular las siguientes:

1.<sup>a</sup> Los efectos ó metálico invertidos en el rescate del buque ó del cargamento apresado por enemigos, corsarios ó piratas, y los alimentos, salarios y gastos del buque detenido mientras se hiciere el arreglo ó rescate.

2.<sup>a</sup> Los efectos arrojados al mar para aligerar el buque, ya pertenezcan al cargamento, ya al buque ó á la tripulación, y el daño que por tal acto resulte á los efectos que se conserven á bordo.

3.<sup>a</sup> Los cables y palos que se corten ó inutilicen, las anclas y las cadenas que se abandonen para salvar el cargamento, el buque, ó ambas cosas.

4.<sup>a</sup> Los gastos de alijo ó trasbordo de una parte del cargamento para aligerar el buque y ponerlo en estado de tomar puerto ó rada, y el perjuicio que de ellos resulte á los efectos alijados ó trasbordados.

5.<sup>a</sup> El daño causado á los efectos del cargamento por la abertura hecha en el buque para desaguarlo é impedir que zozobre.

6.<sup>a</sup> Los gastos hechos para poner á flote un buque encallado de propósito, con objeto de salvarlo.

7.<sup>a</sup> El daño causado en el buque que fuere necesario abrir, agujerear ó romper para salvar el cargamento.

8.<sup>a</sup> Los gastos de curación y alimento de los tripulantes que hubieren sido heridos ó estropeados defendiendo ó salvando el buque.

9.<sup>a</sup> Los salarios de cualquier individuo de la tripulación detenido en rehenes por enemigos, corsarios ó piratas, y los gastos necesarios que cause en su prisión, hasta restituirse al buque ó á su domicilio si lo prefiriere.

10.<sup>a</sup> El salario y alimentos de la tripulación del buque fletado por meses, durante el tiempo que estuviere embargado ó detenido por fuerza mayor ú orden del gobierno, ó para reparar los daños causados en beneficio común.

11.<sup>a</sup> El menoscabo que resultare en el valor de los gé-

neros vendidos en arribada forzosa para reparar el buque por causa de avería gruesa.

12.<sup>a</sup> Los gastos de la liquidación de la avería.

(1) A satisfacer el importe de las averías gruesas ó comunes contribuirán todos los interesados en el buque y cargamento existente en él al tiempo de ocurrir la avería.

(2) Para hacer los gastos y causar los daños correspondientes á la avería gruesa, precederá resolución del capitán, tomada previa deliberación con el piloto y demás oficiales de la nave, y audiencia de los interesados en la carga que se hallaren presentes.

Si éstos se opusieren, y el capitán y oficiales, ó su mayoría, ó el capitán, separándose de la mayoría, estimare necesarias ciertas medidas, podrán ejecutarse bajo su responsabilidad, sin perjuicio del derecho de los cargadores á ejercitar el suyo contra el capitán ante el juez ó tribunal competente, si pudieren probar que procedió con malicia, impericia ó descuido.

Si los interesados en la carga, estando en el buque, no fueren oídos, no contribuirán á la avería gruesa, imputable en esta parte al capitán, á no ser que la urgencia del caso fuere tal, que faltase el tiempo necesario para la previa deliberación.

(3) El acuerdo adoptado para causar los daños que constituyen avería común, habrá de extenderse necesariamente en el libro de navegación, expresando los motivos y razones en que se apoyó, los votos en contrario y el fundamento de la disidencia, si existiere, y las causas irresistibles y urgentes á que obedeció el capitán ú obró por sí.

En el primer caso, el acta se firmará por todos los presentes que supieren hacerlo, á ser posible, antes de proceder á la ejecución; y cuando no lo sea, en la primera oportunidad. En el segundo, por el capitán y los oficiales del buque.

---

(1) Art. 812.—(2) Art. 813.—(3) Art. 814.



En el acta y después del acuerdo, se expresarán circunstanciadamente todos los objetos arrojados, y se hará mención de los desperfectos que se causen á los que se conserven en el buque. El capitán tendrá obligación de entregar una copia de esta acta á la autoridad judicial marítima del primer puerto donde arribe, dentro de las veinticuatro horas de su llegada, y de ratificarlas luego con juramento.

(1) El capitán dirigirá la echazón y mandará arrojar los efectos por el orden siguiente:

1.º Los que se hallaren sobre cubierta, empezando por los que embaracen la maniobra ó perjudiquen al buque, prefiriendo, si es posible, los más pesados y de menos utilidad y valor.

2.º Los que estuvieren bajo la cubierta superior, comenzando siempre por los de más peso y menos valor, hasta la cantidad y número que fuere absolutamente indispensable.

(2) Para que puedan imputarse en la avería gruesa y tengan derecho á indemnización los dueños de los efectos arrojados al mar, será preciso que, en cuanto á la carga, se acredite su existencia á bordo con el conocimiento; y, respecto á los pertenecientes al buque, con el inventario formado antes de la salida, conforme al párrafo primero del art. 612.

(3) Si aligerado el buque por causa de tempestad para facilitar su entrada en el puerto ó rada, se traspordase á lanchas ó barcas alguna parte del cargamento y se perdiere, el dueño de esta parte tendrá derecho á la indemnización, como originada la pérdida de avería gruesa, distribuyéndose su importe entre la totalidad del buque y el cargamento de que proceda.

Si, por el contrario, las mercaderías traspordadas se salvaren y el buque pereciere, ninguna responsabilidad podrá exigirse al salvamento.

(4) Si, como medida necesaria para cortar un incen-

---

(1) Art. 815.—(2) Art. 816.—(3) Art. 817.—(4) Art. 818.

dio en puerto, rada, ensenada ó bahía, se acordare echar á pique algún buque, esta pérdida será considerada avería gruesa, á que contribuirán los buques salvados.

(1) Si el capitán durante la navegación creyere que el buque no puede continuar el viaje al puerto de su destino por falta de víveres, temor fundado de embargo, corsarios ó piratas, ó por cualquier accidente de mar que lo inhabilite para navegar, reunirá á los oficiales, citará á los interesados en la carga que se hallaren presentes, y que pueden asistir á la junta sin derecho á votar, y si, examinadas las circunstancias del caso, se considerase fundado el motivo, se acordará la arribada al puerto más próximo y conveniente, levantando y extendiendo en el libro de navegación la oportuna acta, que firmarán todos. El capitán tendrá voto de calidad, y los interesados en la carga podrán hacer las reclamaciones y protestas que estimen oportunas, las cuales se insertarán en el acta para que las utilicen como vieren convenirles.

(2) La arribada no se reputará legítima en los casos siguientes:

1.º Si la falta de víveres procediere de no haberse hecho el avituallamiento necesario para el viaje, según uso y costumbre, ó si se hubieren inutilizado ó perdido por mala colocación ó descuido en su custodia.

2.º Si el riesgo de enemigos, corsarios ó piratas no hubiere sido bien conocido, manifiesto y fundado en hechos positivos y justificables.

3.º Si el desperfecto del buque proviniere de no haberlo reparado, pertrechado, equipado y dispuesto convenientemente para el viaje, ó de alguna disposición des-  
acertada del capitán.

4.º Siempre que hubiere en el hecho causa de la avería, malicia, negligencia, imprevisión ó impericia del capitán.

(3) Los gastos de la arribada forzosa serán siempre de cuenta del naviero ó fletante, pero éstos no serán res-

---

(1) Art. 819.—(2) Art. 820.—(3) Art. 821.

ponsables de los perjuicios que puedan seguirse á los cargadores por consecuencia de la arribada, siempre que ésta hubiere sido legítima.

En caso contrario, serán responsables mancomunadamente el naviero y el capitán.

(1) Si para hacer reparaciones en el buque, ó porque hubiere peligro de que la carga sufriera avería, fuere necesario proceder á la descarga, el capitán deberá pedir al juez ó tribunal competente, autorización para el alijo, y llevarlo á cabo con conocimiento del interesado ó representante de la carga, si lo hubiere.

En puerto extranjero, corresponderá dar la autorización al cónsul español, donde le haya.

En el primer caso, serán los gastos de cuenta del naviero, y en el segundo, correrán á cargo de los dueños de las mercaderías en cuyo beneficio se hizo la operación.

Si la descarga se verificara por ambas causas, los gastos se distribuirán, proporcionalmente, entre el valor del buque y el del cargamento.

(2) La custodia y conservación del cargamento desembarcado, estará á cargo del capitán, que responderá de él á no mediar fuerza mayor.

(3) Si apareciere averiado todo el cargamento ó parte de él, ó hubiere peligro inminente de que se averiase, podrá el capitán pedir al juez ó tribunal competente, ó al cónsul en su caso, la venta del todo ó parte de aquél, y el que de esto deba conocer, autorizarla, previo reconocimiento y declaración de peritos, anuncios y demás formalidades del caso, y anotación en el libro, conforme se previene en el art. 624.

El capitán justificará en su caso la legalidad de su proceder, so pena de responder al cargador del precio que habrían alcanzado las mercaderías, llegando en buen estado al puerto de su destino.

(4) El capitán responderá de los perjuicios que cause

---

(1) Art. 822.—(2) Art. 823.—(3) Art. 824.—(4) Art. 825.

su dilación, si cesando el motivo que dió lugar á la arribada forzosa, no continuase el viaje.

Si el motivo de la arribada hubiere sido el temor de enemigos, corsarios ó piratas, precederán á la salida, deliberación y acuerdo en junta de los oficiales del buque é interesados en la carga que se hallaren presentes, en conformidad con lo dispuesto en el art. 819.

(1) Si el buque abordase á otro por culpa, negligencia ó impericia del capitán, piloto ú otro cualquier individuo de la dotación, el naviero del buque abordador indemnizará los daños y perjuicios ocurridos, previa tasación pericial.

(2) Si el abordaje fuese imputable á ambos buques, cada uno de ellos soportará su propio daño, y ambos responderán solidariamente de los daños y perjuicios causados en sus cargas.

(3) La disposición del artículo anterior es aplicable al caso en que no pueda determinarse cuál de los dos buques ha sido causante del abordaje.

(4) En los casos expresados, queda á salvo la acción civil del naviero contra el causante del daño, y las responsabilidades criminales á que hubiere lugar.

(5) Si un buque abordare á otro por causa fortuita ó fuerza mayor, cada nave y su carga soportará sus propios daños.

(6) Si un buque abordare á otro obligado por un tercero, indemnizará los daños y perjuicios que ocurrieren el naviero de este tercer buque, quedando el capitán responsable civilmente para con dicho naviero.

(7) Si por efecto de un temporal ó de otra causa de fuerza mayor, un buque que se halla debidamente fondeado y amarrado, abordare á los inmediatos á él, causándoles avería, el daño ocurrido tendrá la consideración de avería simple del buque abordado.

(8) Se presumirá perdido por causa de abordaje el bu-

---

(1) Art. 826.—(2) Art. 827.—(3) Art. 828.—(4) Art. 829.

(5) Art. 830.—(6) Art. 831.—(7) Art. 832.—(8) Art. 833.

que que, habiéndolo sufrido, se fuera á pique en el acto, y también el que, obligado á ganar puerto para reparar las averías ocasionadas por el abordaje, se perdiera durante el viaje ó se viera obligado á embarrancar para salvarse.

(1) Si los buques que se abordan tuvieren á bordo práctico ejerciendo sus funciones al tiempo del abordaje, no eximirá su presencia á los capitanes de las responsabilidades en que incurran; pero tendrán éstos derecho á ser indemnizados por los prácticos, sin perjuicio de la responsabilidad criminal en que éstos pudieran incurrir.

(2) La acción para el resarcimiento de daños y perjuicios que se deriven de los abordajes, no podrá admitirse si no se presenta dentro de las veinticuatro horas protesta ó declaración ante la autoridad competente del punto en que tuviere lugar el abordaje, ó la del primer puerto de arribada del buque, siendo en España, y ante el cónsul de España, si ocurriese en el extranjero.

(3) Para los daños causados á las personas ó al cargamento, la falta de protesta no puede perjudicar á los interesados que no se hallaban en la nave ó no estaban en condiciones de manifestar su voluntad.

(4) La responsabilidad civil que contraen los navieros en los casos prescriptos en esta sección, se entiende limitada al valor de la nave con todas sus pertenencias y fletes devengados en el viaje.

(5) Cuando el valor del buque y sus pertenencias no alcanzare á cubrir todas las responsabilidades, tendrá preferencia la indemnización debida por muerte ó lesiones de las personas.

(6) Si el abordaje tuviere lugar entre buques españoles en aguas extranjeras, ó si verificándose en aguas libres, los buques arribaren á puerto extranjero, el cónsul de España en aquel puerto instruirá la sumaria en averiguación del suceso, remitiendo el expediente al ca-

---

(1) Art. 834.—(2) Art. 835.—(3) Art. 836.—(4) Art. 837.

(5) Art. 838.—(6) Art. 839.

pitán general del departamento más inmediato para su continuación y conclusión.

(1) Las pérdidas y desmejoras que sufran el buque y su cargamento á consecuencia de naufragio ó encalladura, serán individualmente de cuenta de los dueños, perteneciéndoles en la misma proporción los restos que se salven.

(2) Si el naufragio ó encalladura procedieren de malicia, descuido ó impericia del capitán, ó porque el buque salió á la mar no hallándose suficientemente reparado y pertrechado, el naviero ó los cargadores podrán pedir al capitán la indemnización de los perjuicios causados al buque ó al cargamento por el siniestro, conforme á lo dispuesto en los arts. 610, 612, 614 y 621.

(3) Los objetos salvados del naufragio quedarán especialmente afectos al pago de los gastos del respectivo salvamento, y su importe deberá ser satisfecho por los dueños de aquéllos antes de entregárselos, y con preferencia á otra cualquiera obligación, si las mercaderías se vendiesen.

(4) Si navegando varios buques en conserva, naufragare alguno de ellos, la carga salvada se repartirá entre los demás en proporción á lo que cada uno pueda recibir.

Si algún capitán se negase sin justa causa á recibir la que le corresponda, el capitán náufrago protestará contra él ante dos oficiales de mar, los daños y perjuicios que de ello se sigan, ratificando la protesta dentro de las veinticuatro horas de la llegada al primer puerto, é incluyéndola en el expediente que debe instruir con arreglo á lo dispuesto en el art. 612.

Si no fuere posible trasladar á los demás buques todo el cargamento náufrago, se salvarán con preferencia los objetos de más valor y menos volumen, haciéndose la designación por el capitán con acuerdo de los oficiales de su buque.

---

(1) Art. 840.—(2) Art. 841.—(3) Art. 842.—(4) Art. 843.

(1) El capitán que hubiere recogido los efectos salvados del naufragio continuará su rumbo al puerto de su destino, y en llegando, los depositará, con intervención judicial, á disposición de sus legítimos dueños.

En el caso de variar de rumbo, si pudiere descargar en el puerto á que iban consignados, el capitán podrá arribar á él si lo consintieren los cargadores ó sobrecargos presentes y los oficiales y pasajeros del buque; pero no lo podrá verificar aun con este consentimiento, en tiempo de guerra ó cuando el puerto sea de acceso difícil y peligroso.

Todos los gastos de esta arribada serán de cuenta de los dueños de la carga, así como el pago de los fletes que, atendidas las circunstancias del caso, se señalen por convenio ó por decisión judicial.

(2) Si en el buque no hubiere interesado en la carga que pueda satisfacer los gastos y los fletes correspondientes al salvamento, el juez ó tribunal competente podrá acordar la venta de la parte necesaria para satisfacerlos con su importe. Lo mismo se ejecutará cuando fuere peligrosa su conservación, ó cuando en el término de un año no se hubiere podido averiguar quiénes fueren sus legítimos dueños.

En ambos casos se procederá con la publicidad y formalidades determinadas en el art. 579, y el importe líquido de la venta se constituirá en depósito seguro á juicio del juez ó tribunal, para entregarlos á sus legítimos dueños.

NOTAS: 1.<sup>a</sup> Para efectuar la descarga por la arribada forzosa á que se refiere el art. 822, el capitán del buque solicitará que éste y el cargamento sean reconocidos por peritos, á fin de que manifiesten si fué indispensable hacer dicha arribada para practicar las reparaciones que el buque necesitara, ó para evitar daño ó avería en el cargamento.

Opinando los peritos por la descarga, el juez acordará que se efectúe, proveyendo lo necesario para la conservación del cargamento; así lo determina la ley de enjuiciamiento civil.

(1) Los interesados en la justificación y liquidación de las averías podrán convenirse y obligarse mutuamente en cualquier tiempo acerca de la responsabilidad, liquidación y pago de ellas.

A falta de convenio, se observarán las reglas siguientes:

1.<sup>a</sup> La justificación de la avería se verificará en el puerto donde se hagan las reparaciones si fueren necesarias, ó en el de descarga.

2.<sup>a</sup> La liquidación se hará en el puerto de descarga si fuere español.

3.<sup>a</sup> Si la avería hubiere ocurrido fuera de las aguas jurisdiccionales de España, ó se hubiere vendido la carga en puerto extranjero por arribada forzosa, se hará la liquidación en el puerto de arribada.

4.<sup>a</sup> Si la avería hubiere ocurrido cerca del puerto de destino, de modo que se pueda arribar á dicho puerto, en él se practicarán las operaciones de que tratan las reglas primera y segunda.

(2) Tanto en el caso de hacerse la liquidación de las averías privadamente en virtud de lo convenido, como en el de intervenir la autoridad judicial á petición de cualquiera de los interesados no conformes, todos serán citados y oídos si no hubieren renunciado á ello.

Cuando no se hallaren presentes ó no tuvieren legítimo representante, se hará la liquidación por el cónsul en puerto extranjero, y donde no lo hubiere, por el juez ó tribunal competente, según las leyes del país, y por cuenta de quien corresponda.

Cuando el representante sea persona conocida en el lugar donde se haga la liquidación, se admitirá y producirá efecto legal su intervención, aunque sólo esté autorizado por carta del naviero, del cargador ó del asegurador.

(3) Las demandas sobre averías no serán admisibles si no excedieren del cinco por ciento del interés que el

---

(1) Art. 846, tít. V.—(2) Art. 847.—(3) Art. 848.



demandante tenga en el buque ó en el cargamento, siendo gruesas y del uno por ciento del efecto averiado si fueren simples, deduciéndose en ambos casos los gastos de tasación, salvo pacto en contrario.

(1) Los daños, averías, préstamos á la gruesa y sus premios, y cualesquiera otras pérdidas, no devengarán interés de demora, sino pasado el plazo de tres días, á contar desde el en que la liquidación haya sido terminada y comunicada á los interesados en el buque, en la carga, ó en ambas cosas á la vez.

(2) Si por consecuencia de uno ó varios accidentes de mar, ocurrieren en un mismo viaje averías simples y gruesas del buque, del cargamento ó de ambos, se determinarán con separación los gastos y daños pertenecientes á cada avería, en el puerto donde se hagan las reparaciones, ó se descarguen, vendan ó beneficien las mercancías.

Al efecto, los capitanes estarán obligados á exigir de los peritos tasadores y de los maestros que ejecuten las reparaciones, así como de los que tasan ó intervengan en la descarga, saneamiento, venta ó beneficio de las mercaderías, que en sus tasaciones ó presupuestos y cuentas, pongan con toda exactitud y separación los daños y gastos pertenecientes á cada avería, y en los de cada avería los correspondientes al buque y al cargamento, expresando también con separación si hay ó no daños que procedan de vicio propio de la cosa y no de accidentes de mar; y en el caso de que hubiere gastos comunes á las diferentes averías y al buque y su carga, se deberá calcular lo que corresponda por cada concepto y expresarlo distintamente.

(3) A instancia del capitán se procederá privadamente, mediante el acuerdo de todos los interesados, al arreglo, liquidación y distribución de las averías gruesas.

A este efecto, dentro de las cuarenta y ocho horas siguientes á la llegada del buque al puerto, el capitán con-

---

(1) Art. 849.—(2) Art. 850.—(3) Art. 851.

vocará á todos los interesados para que resuelvan si el arreglo ó liquidación de las averías gruesas habrá de hacerse por peritos y liquidadores nombrados por ellos mismos, en cuyo caso se hará así, habiendo conformidad entre los interesados.

No siendo la avenencia posible, el capitán acudirá al juez ó tribunal competente, que lo será el del puerto donde hayan de practicarse aquellas diligencias, conforme á las disposiciones de este Código, ó al cónsul de España si lo hubiese, y si no, á la autoridad local, cuando hayan de verificarse en puerto extranjero.

(1) Si el capitán no cumpliere con lo dispuesto en el artículo anterior, el naviero ó los cargadores reclamarán la liquidación sin perjuicio de la acción que les corresponda para pedirle indemnización.

(2) Nombrados los peritos por los interesados ó por el juez ó tribunal, procederán, previa la aceptación, al reconocimiento del buque y de las reparaciones que necesite y á la tasación de su importe, distinguiendo estas pérdidas y daños de los que provengan de vicio propio de las cosas.

También declararán los peritos si pueden ejecutarse las reparaciones desde luego ó si es necesario descargar el buque para reconocerlo y repararlo.

Respecto á las mercaderías, si la avería fuere perceptible á la simple vista, deberá verificarse su reconocimiento antes de entregarlas.

No apareciendo á la vista al tiempo de la descarga, podrá hacerse después de su entrega, siempre que se verifique dentro de las cuarenta y ocho horas de la descarga y sin perjuicio de las pruebas que estimen convenientes los peritos.

(3) La evaluación de los objetos que hayan de contribuir á la avería gruesa, y la de los que constituyen la avería, se sujetará á las reglas siguientes:

---

(1) Art. 852.—(2) Art. 853.—(3) Art. 854.

1.<sup>a</sup> Las mercaderías salvadas que hayan de contribuir al pago de la avería gruesa, se valuarán al precio corriente en el puerto de descarga, deducidos fletes, derechos de aduanas y gastos de desembarque, según lo que aparezca de la inspección material de las mismas, prescindiendo de lo que resulte de los conocimientos, salvo pacto en contrario.

2.<sup>a</sup> Si hubiere de hacerse la liquidación en el puerto de salida, el valor de las mercaderías cargadas se fijará por el precio de compra con los gastos hasta ponerlas á bordo, excluido el premio del seguro.

3.<sup>a</sup> Si las mercaderías estuviesen averiadas, se apreciarán por su valor real.

4.<sup>a</sup> Si el viaje se hubiere interrumpido, las mercaderías se hubieren vendido en el extranjero, y la avería no pudiere regularse, se tomará por capital contribuyente el valor de las mercaderías en el puerto de arribada, ó el producto líquido obtenido en su venta.

5.<sup>a</sup> Las mercaderías perdidas que constituyeren la avería gruesa, se apreciarán por el valor que tengan las de su clase en el puerto de descarga, con tal que consten de los conocimientos sus especies y calidades; y no constando, se estará á lo que resulte de las facturas de compras expedidas en el puerto de embarque, aumentando á su importe los gastos y fletes causados posteriormente.

6.<sup>a</sup> Los palos cortados, la velas, cables y demás aparejos del buque inutilizados con el objeto de salvarlo, se apreciarán según el valor corriente, descontando una tercera parte por diferencia de nuevo á viejo.

Esta rebaja no se hará en las anclas y cadenas.

7.<sup>a</sup> El buque se tasará por su valor real en el estado en que se encuentre.

8.<sup>a</sup> Los fletes representarán el 50 por 100 como capital contribuyente.

(1) Las mercaderías cargadas en el combés del buque contribuirán á la avería gruesa si se salvaren; pero no

darán derecho á indemnización si se perdieren habiendo sido arrojadas al mar por salvamento común, salvo cuando en la navegación de cabotaje permitieren las ordenanzas marítimas su carga en esa forma.

Lo mismo sucederá con las que existan á bordo y no consten comprendidas en los conocimientos ó inventarios, según los casos.

En todo caso, el fletante y el capitán responderán á los cargadores de los perjuicios de la echazón si la colocación en el combés se hubiere hecho sin consentimiento de éstos.

(1) No contribuirán á la avería gruesa las municiones de boca y guerra que lleve el buque, ni las ropas ni vestidos de uso de su capitán, oficiales y tripulación.

También quedarán exceptuados las ropas y vestidos de uso de los cargadores, sobrecargos y pasajeros que al tiempo de la echazón se encuentren á bordo.

Los efectos arrojados tampoco contribuirán al pago de las averías gruesas que ocurran á las mercaderías salvadas en riesgo diferente y posterior.

(2) Terminada por los peritos la valuación de los efectos salvados y de los perdidos que constituyan la avería gruesa, hechas las reparaciones del buque, si hubiere lugar á ello, y aprobadas en este caso las cuentas de las mismas por los interesados ó por el juez ó tribunal, pasará el expediente íntegro al liquidador nombrado para que proceda á la distribución de la avería.

(3) Para verificar la liquidación, examinará el liquidador la protesta del capitán, comprobándola, si fuese necesario, con el libro de navegación y todos los contratos que hubieren mediado entre los interesados en la avería, las tasaciones, reconocimientos periciales y cuentas de reparaciones hechas. Si, por resultado de este examen, hallare en el procedimiento algún defecto que pueda lastimar los derechos de los interesados ó afectar

---

(1) Art. 856.—(2) Art. 857.—(3) Art. 858.

la responsabilidad del capitán, llamará sobre ello la atención para que se subsane, siendo posible, y en otro caso, lo consignará en los preliminares de la liquidación. En seguida procederá á la distribución del importe de la avería, para lo cual fijará:

1.º El capital contribuyente, que determinará por el importe del valor del cargamento, conforme á las reglas establecidas en el art. 854.

2.º El del buque en el estado que tenga, según la declaración de peritos.

3.º El 50 por 100 del importe del flete, rebajando el 50 por 100 restante por salarios y alimentos de la tripulación.

Determinada la suma de la avería gruesa conforme á lo dispuesto en este Código, se distribuirá á prorrata entre los valores llamados á costearla.

(1) Los aseguradores del buque, del flete y de la carga estarán obligados á pagar por la indemnización de la avería gruesa, tanto cuanto se exija á cada uno de estos objetos respectivamente.

(2) Si no obstante la echazón de mercaderías, rompimiento de palos, cuerdas y aparejos, se perdiere el buque, corriendo el mismo riesgo, no habrá lugar á contribución alguna por avería gruesa.

Los dueños de los efectos salvados no serán responsables á la indemnización de los arrojados al mar, perdiéndose ó deteriorados.

(3) Si después de haberse salvado el buque del riesgo que dió lugar á la echazón, se perdiere por otro accidente ocurrido durante el viaje, los efectos salvados y subsistentes del primer riesgo continuarán afectos á la contribución de la avería gruesa, según su valor, en el estado en que se encuentren, deduciendo los gastos hechos para su salvamento.

(4) Si á pesar de haberse salvado el buque y la car-

---

(1) Art. 859.—(2) Art. 860.—(3) Art. 861.—(4) Art. 862.

ga por consecuencia del corte de palos ó de otro daño inferido al buque deliberadamente con aquel objeto, luego se perdieren ó fueren robadas las mercaderías, el capitán no podrá exigir de los cargadores ó consignatarios que contribuyan á la indemnización de la avería, excepto si la pérdida ocurriese por hecho del mismo dueño ó consignatario.

(1) Si el dueño de las mercaderías arrojadas al mar las recobrase después de haber recibido la indemnización de avería gruesa, estará obligado á devolver al capitán y á los demás interesados en el cargamento la cantidad que hubiere percibido, deduciendo el importe del perjuicio causado por la echazón y de los gastos hechos para recobrarlas.

En este caso la cantidad devuelta se distribuirá entre el buque y los interesados en la carga, en la misma proporción con que hubieren contribuído al pago de la avería.

(2) Si el propietario de los efectos arrojados los recobrare sin haber reclamado indemnización, no estará obligado á contribuir al pago de las averías gruesas que hubieren ocurrido al resto del cargamento después de la echazón.

(3) El repartimiento de la avería gruesa no tendrá fuerza ejecutiva hasta que haya recaído la conformidad ó en su defecto la aprobación del juez ó tribunal, previo examen de la liquidación y audiencia instructiva de los interesados presentes, ó de sus representantes.

(4) Aprobada la liquidación, corresponderá al capitán hacer efectivo el importe del repartimiento, y será responsable á los dueños de las cosas averiadas, de los perjuicios que por su morosidad ó negligencia se les sigan.

(5) Si los contribuyentes dejaren de hacer efectivo el importe del repartimiento en el término del tercer día después de haber sido á ello requeridos, se procederá á

---

(1) Art. 863.—(2) Art. 864.—(3) Art. 865.—(4) Art. 866.

(5) Art. 867.

solicitud del capitán contra los efectos salvados, hasta verificar el pago con su producto.

(1) Si el interesado en recibir los efectos salvados no diere fianza suficiente para responder de la parte correspondiente á la avería gruesa, el capitán podrá diferir la entrega de aquéllos hasta que se haya verificado el pago.

(2) Los peritos que el juez ó tribunal ó los interesados nombren, según los casos, procederán al reconocimiento y valuación de las averías en la forma prevenida en el art. 853 y en el 854, reglas 2.<sup>a</sup> á la 7.<sup>a</sup>, en cuanto les sean aplicables.

NOTAS. 1.<sup>a</sup> La ley de enjuiciamiento civil, previene que de todas suertes, y en todo caso, tan luego como conste la avería, el juez mandará requerir al capitán de la nave y á los interesados ó sus consignatarios para que en el término de veinticuatro horas nombren peritos, bajo apercibimiento de que si no lo hiciesen, serán nombrados de oficio.

Nombrados los peritos ó designados de oficio, según proceda, aceptarán y jurarán el desempeño del cargo en la forma prevenida, y el juez les señalará un término breve para presentar su informe.

Los peritos harán la clasificación de las averías, enumerando con la precisión posible: 1.<sup>o</sup>, las simples ó particulares; 2.<sup>o</sup>, las gruesas ó comunes.

Presentado que fuere por los peritos el informe, se pondrá de manifiesto en la escribanía por término de tres días, dentro del que los interesados podrán consignar, por medio de comparecencia ante el actuario, la razón que tengan para no prestarle su conformidad.

Si alguno no estuviere conforme con el dictamen de los peritos, el juez, al siguiente día de transcurrido el término fijado en el artículo posterior, convocará á los interesados para el inmediato á una comparecencia. En este acto les recibirá por vía de instrucción las justificaciones que hicieron, extendiéndose de todo el acta correspondiente.

Dentro del segundo día el juez dictará auto acordando la resolución que proceda. Este auto será apelable en un solo efecto.

Cuando todos los interesados hubieren prestado su conformidad al informe pericial sobre la liquidación de la avería, ó se hu-

---

(1) Art. 868.—(2) Art. 869.

biere dictado el auto mencionado en el artículo precedente, el juez ordenará que los mismos peritos hagan, dentro del término que les fije, la cuenta y liquidación de las averías gruesas ó comunes.

Para hacer dicha cuenta se formarán cuatro grupos:

- 1.º De los daños y gastos que se consideren averías comunes, ó masa de averías.
- 2.º De las cosas sujetas á contribución de las averías comunes ó masa imponible.
- 3.º Del repartimiento de la masa de averías entre las cosas sujetas á contribución.
- 4.º De contribuciones efectivas y reembolsos efectivos.

Así que los peritos hayan presentado sus cuatro estados, se pondrán éstos de manifiesto en la escribanía por término de seis días, dentro de los cuales los interesados podrán consignar, por medio de comparecencia ante el actuario, las razones que tuvieren para no prestarle su conformidad.

Si todos los interesados estuvieren conformes, el juez aprobará el repartimiento. En el caso de haberse ordenado comparecencia, á tenor de lo ordenado en el artículo anterior, el juez, dentro de tres días, dictará auto aprobando el repartimiento en la forma en que se haya presentado ó con las modificaciones que estime justas. Este auto será apelable en ambos efectos.

Para entender lo que se expresa con el nombre de contribuciones efectivas ó reembolsos efectivos, adviértase que los contribuyentes que no han sufrido avería común, deben pagar la cuota que les resulte impuesta, sin deducción alguna; y los contribuyentes que han tenido averías comunes, compensan el crédito con el débito y pagan ó cobran las cantidades que les resulten en pró ó en contra, después de hecha esta compensación.

2.ª Cuando el capitán del buque no cumpliera con el deber de hacer efectivo el repartimiento, los dueños de las cosas averiadas podrán acudir al juez para que le obligue á ello.

En dicho caso, el juez mandará requerir al capitán para que en el breve término que al efecto le señale haga efectivo el repartimiento, apercibiéndole que será responsable de su morosidad ó negligencia.

Cuando los contribuyentes no satisfagan las cuotas respectivas dentro del tercero día, si el capitán usare del derecho que le concede el art. 867 del código, se procederá á su instancia al depósito y venta en pública subasta de los efectos salvados que fueren necesarios para hacer efectivas dichas cuotas.

Esta subasta tendrá lugar en la forma que previene la ley de enjuiciamiento civil.

La inscripción en el libro ó registro de buques se hace obligatoria por la ley.



(1) En el registro de buques se anotarán:

1.º El nombre del buque, clase de aparejo, sistema ó fuerza de las máquinas, si fuere de vapor, expresando si son caballos nominales ó indicados; punto de construcción del casco y máquina; año de la misma; material del casco, indicando si es de madera, hierro, acero ó mixto; dimensiones principales de eslora, manga y puntal; tonelaje total y neto; señal distintiva que tiene en el Código internacional de señales; por último, los nombres y domicilios de los dueños y partícipes de su propiedad.

2.º Los cambios en la propiedad de los buques, en su denominación ó en cualquiera de las demás condiciones enumeradas en el párrafo anterior.

3.º La imposición, modificación y cancelación de los gravámenes de cualquier género que pesen sobre los buques.

El reglamento para la organización y régimen del Registro mercantil previene las reglas especiales que han de tenerse en cuenta para la inscripción en el libro ó registro de buques, de todos los que están sujetos á la matrícula de mar, cuyas reglas son las siguientes:

(2) Los dueños de buques mercantes de matrícula y bandera de España solicitarán su inscripción en el registro mercantil de la provincia en que estuvieren matriculados, antes de emprender el primer viaje ó de dedicarse á las operaciones á que se destinen.

Se considerarán buques para los efectos del Código y de este reglamento, no sólo las embarcaciones destinadas á la navegación de cabotaje ó altura, sino también los diques flotantes, pontones, dragas, gánguiles y cualquiera otro aparato flotante destinado á servicios de la industria ó del comercio marítimo.

(3) La primera inscripción del buque será la de propiedad del mismo, y expresará las circunstancias indicadas en el número 1.º del art. 22 del Código de comercio, y además la matrícula del buque y su valor.

---

(1) Art. 22.—(2) Art. 45.—(3) Art. 46.

(1) Para que se verifique la inscripción del buque, se presentará en el Registro mercantil una copia certificada de la matrícula ó asiento del buque, expedida por el comandante de Marina de la provincia en que esté matriculado.

(2) Cuando un buque cambie de matrícula dentro de la misma provincia, se hará constar así á continuación del último asiento que se hubiere extendido relativo al mismo buque, previa presentación del certificado de la nueva matrícula.

Si el cambio se hubiere hecho á otra provincia, se presentará al registrador de la capital de ésta, certificación literal de la hoja del buque, á fin de que se trasladen todas las inscripciones á la hoja que se le destine en dicho registro bajo la siguiente fórmula: «Certifico que en la hoja número..., folio..., tomo..., del registro de buques de..., aparecen las inscripciones siguientes (aquí se copiarán literalmente); así resulta de la certificación expedida con fecha... por D...., registrador mercantil de..., que para poder hacer la inscripción siguiente ha sido presentado en este registro á las...

(Fecha y firma entera).»

A continuación se inscribirá el cambio de matrícula y el registrador participará de oficio al encargado del registro en que antes estuvo inscripto el buque, haber practicado la inscripción del cambio, indicando el número de la hoja, folio y tomo en que conste.

El último de los citados registradores cerrará la hoja del buque, poniendo á continuación de la última inscripción una nota en los siguientes términos: «Queda cerrada esta hoja por haberse inscrito el buque de su referencia en el registro de..., hoja..., número..., folio y tomo.

(Fecha y firma).»

(1) Cuando en el caso previsto en el art. 578 del Código de comercio, se remita al registrador copia de la escritura de venta de un buque, acusará recibo al cónsul y pondrá á continuación de la última inscripción hecha en la hoja del buque, una nota en los siguientes términos:

«Nota.—Por escritura otorgada con fecha... ante el cónsul de..., ha sido vendido el buque de esta hoja á...

(Fecha y firma).»

La copia se conservará en el archivo en un legajo especial, y la inscripción no se verificará hasta que los interesados ó cualquiera de ellos presenten la escritura; pero mientras no se inscriba ésta no se extenderán otras inscripciones de transmisión ó gravamen del mismo.

(2) Los capitanes de los buques se proveerán necesariamente de la certificación de la hoja del registro, sin cuyo documento no podrán emprender el viaje.

Esta certificación, que habrá de ser literal y deba estar legalizada por el capitán del puerto de salida, se considerará como título bastante para la justificación del dominio y para su transmisión ó imposición de gravámenes por manifestación escrita y firmada por los contratantes al pie de aquélla, con intervención de notario en España y cónsul en el extranjero que afirmen la verdad del hecho y la legitimidad de las firmas.

Los contratos así celebrados surtirán todos sus efectos desde que sean inscritos en el Registro mercantil.

La inscripción se verificará presentando, ó la misma hoja de registro del buque ó un certificado literal del contrato autorizado por el naviero, y en su defecto por el capitán del buque y por el mismo notario ó cónsul que haya intervenido.

No será necesaria nueva hoja para cada viaje. Bastará con que á continuación de la primera que se hubiere expedido se certifique de todos los asientos que aparezcan

---

(1) Art. 49.—(2) Art. 50.

practicados con posterioridad en la respectiva hoja del buque.

(1) La certificación de la hoja de un buque á que se refiere el artículo anterior, en concordancia con el 612 del Código de comercio, deberá ser legalizada por el capitán del puerto de salida que firme la patente de navegación y los demás documentos del buque.

(2) De los gravámenes que con arreglo á los artículos 580, 583 y 611 del Código de comercio se impongan al buque durante su viaje, y que según el art. 60 de este reglamento deben hacerse con intervención de notario en España ó del cónsul en el extranjero, se extenderá un acta que conservarán en sus protocolos ó archivos estos funcionarios.

Aunque los contratos en que se impongan dichos gravámenes surten efecto durante el viaje desde el momento de su anotación en la hoja del buque, para los efectos del art. 580 del Código, deberán inscribirse, una vez terminado el viaje, en el registro correspondiente.

(3) Los propietarios de buques vendidos á un extranjero, deberán presentar copia de la escritura de venta en el registro, á fin de que se cierre la hoja correspondiente al mismo. Los notarios y los cónsules que hubieran autorizado cualquier acto de enajenación de un buque español á favor de un extranjero, darán parte dentro de tercero día al encargado del registro en que estuviere inscrito, el cual extenderá la oportuna nota en la hoja abierta al buque enajenado.

(4) La extinción de los créditos inscritos, se hará constar por regla general, presentando previamente escritura pública ó documento fehaciente en que conste el consentimiento de la persona á cuyo favor se hizo la inscripción, ó de quien acredite en debida forma ser su causahabiente ó representante legítimo.

En defecto de tales documentos deberá presentarse ejecutoria ordenando la cancelación.

---

(1) Art. 51.—(2) Art. 52.—(3) Art. 53.—(4) Art. 54.

Si la extinción del crédito tiene lugar forzosamente por ministerio de la ley, en virtud de un hecho independiente de la voluntad de los interesados, bastará acreditar con documento fehaciente la existencia del hecho que motiva la cancelación.

De conformidad con lo prevenido en el art. 582 del Código de comercio, se reputarán extinguidas de derecho todas las inscripciones anteriores á la de la escritura de venta judicial de un buque.

(1) Las inscripciones de cancelación expresarán claramente si ésta es total ó parcial, y en este caso, la parte de crédito que se haya satisfecho y la que quede por satisfacer.

(2) Hecha constar en la matrícula de un buque su desaparición, destrucción ó enajenación á un extranjero, el comandante de Marina de la provincia, lo participará de oficio al registrador mercantil de la misma, á fin de que éste extienda al final de la última inscripción una nota en los siguientes términos:

«Según oficio de. . . . ., fecha. . . . ., el buque á que esta hoja se refiere (aquí lo ocurrido al buque).

(Fecha y firma)».

Extendida esta nota no se podrá hacer inscripción alguna relativa al buque.

NOTAS: *Aparejo* es el conjunto de palos, vergas, jarcias y velas de un buque, dividiéndose en varias clases y denominaciones.

Las sancionadas por el Ministerio del ramo, son las siguientes:

*Balandra*.—Es una embarcación de cubierta, con un solo palo; lleva cangreja y foque.

*Bergantín*.—Es la embarcación de dos palos (mayor y trinquete), con su vanprés, velas cuadradas, estais, foques, etc.

*Bergantín barca*.—Se da este nombre al *bergantín* que lleva palo mesana. También recibe el nombre de *bric-barca* y *bergantín corbeta*.

*Bergantín goleta*.—Es el *bergantín* que usa aparejo de goleta en el palo mayor. Los hay de dos *gavias*.

---

(1) Art. 55.—(2) Art. 56.

*Bombarda*.—Se denomina así la embarcación de dos palos, pero sin cofas; uno casi al centro y otro á popa; además de las velas cuadradas, puede largar una cangreja y tres foques.

*Corbeta*.—Tiene la misma arboladura que el *brick-barca*, *bergantín-barca* y *bergantín-corbeta*.

*Falucho*.—Su aparejo principal consiste en un solo palo muy inclinado hacia proa, en el cual se larga una vela latina. Algunos llevan un pequeño palo de mesana y un botalón para un foque.

*Fragata*.—Es un barco de cruz y tres palos con cofas, del mismo aparejo que los antiguos navíos.

*Goleta*.—Es una embarcación de dos palos, algunas cuentan tres, con velas cangrejas; en el de proa suele llevar mastelero para largar gavia y juanetes.

Si el mayor es de igual forma, se llama *goleta de dos gavias*.

*Jabeque*.—Embarcación del Mediterráneo, que navega á vela y remo, tiene tres palos arbolados; el trinquete en latino, el mayor casi en candela y el mesana en cangrejo.

*Laud*.—Embarcación pequeña, también del Mediterráneo, larga y angosta, semejante á un *falucho*, sin foque, aletas ni mesana. Usase también en la pesca.

*Lorcha*.—Embarcación china, usada en la navegación de cabotaje; tiene dos palos y usa velas de estaca divididas horizontalmente por latas ó verguitas paralelas.

*Lugre*.—Barco pequeño de la costa norte de España, con tres palos y velas tarquinas ó al tercio, sobre las cuales suele llevar unas gavias volantes.

*Místico*.—Embarcación del Mediterráneo, de dos ó tres palos y aparejo parecido al latino. Usa vanprés firme con botalón de foque, y su mesana es igual á la de los *jabeques* y *faluchos*.

*Místico-goleta*.—El *místico* cuyo palo mayor es como el de una *goleta*.

*Pailebot*.—Tiene origen su denominación de la voz inglesa *Pilot's boat*, bote del piloto. Es la *goleta* pequeña, sin gavias, rasa y fina.

*Patache*.—Embarcación de cabotaje del norte de España, con dos palos sin cofas ni crucetas; el mayor de *goleta* y el trinquete de *polacha*, pero sin juanete.

*Polaera*.—Embarcación con dos palos sin cofas ni crucetas, y con el mismo velamen que los bergantines. Algunas tienen de *goleta* el palo mayor y se denominan *polaeras goletas*.

*Queche* ó *Quechemarín*.—Embarcación de la costa norte de España, de dos palos, velas al tercio y algunos con una pequeña mesana á popa y foques en un botalón á proa.

*Tartana*.—Barco usado en el Mediterráneo, con un palo perpendicular en su centro y otro pequeño, á popa, en que suelen largar una pequeña mesana. A proa lleva un botalón para foques.

El Código internacional de señales (1) y la lista de buques, constituyen un poderoso elemento de comprobación de los datos consignados en el registro de buques; pues contienen las noticias de cada embarcación, que el Código exige se consignen en el registro.

Cada embarcación tiene un signo especial propio, expresado por banderas, gallardetes, bolas, etc., en el lenguaje marítimo universal, á fin de hacerse conocer de todo buque, ó de los puertos á su llegada.

A fin de que no navegue barco alguno sin dejar de poseer ese signo propio y conocido de los demás, todos los años se publica, con los correspondientes suplementos, la lista oficial de barcos matriculados. De esta manera no navegará ninguno que, por el procedimiento dicho, á distancia y sobre la marcha, no pueda ser reconocido fácilmente. Ya en otro lugar hacemos referencia de la expresión de matrículas por medio de banderas, y á más de aquellas indicaciones, cuenta el Código internacional con larga serie de combinaciones que permite, por medio del telégrafo de señales, sostener una conversación de barco á barco y á distancias donde no alcanza la voz ni la bocina, y sí sólo la poderosa lente del anteojo con que se leen las distintas combinaciones de los signos que forman aquel lenguaje.

---

(1) Libro declarado en España de uso obligatorio para todos los buques, así de guerra como mercantil de altura, por real decreto de 10 de noviembre de 1870.

---





## EPÍLOGO

---

Terminaremos nuestro trabajo significando, como resumen de las ideas expuestas, que el corso es la guerra por excelencia de las naciones débiles. Los buques de la marina mercante constituyen en esa guerra la base de su poderosa y temible acción, y por lo tanto tienen reservado un importantísimo papel en servicio de la patria.

La guerra de corso es el supremo recurso de las naciones que cuentan escasa marina de guerra, y arma siempre terrible contra un enemigo poderoso, cuyo poder será, seguramente, la base y punto de partida de las grandes cantidades que invierta en sus aprestos bélicos, como defensa y garantía de un vastísimo comercio y del fomento de la agricultura y de la industria, que son las legítimas fuentes de riqueza.

El mayor daño, por consiguiente, que se puede causar á un país en tales condiciones de vida social y de inmensas relaciones mercantiles con el exterior, será, cuantas mayores proporciones tengan aquéllas, la pronta y enérgica interrupción de las mismas, llevada á cabo sin vacilar ni detenerse en consideraciones de ningún orden político; pues cada instante precioso que se pierde en estos casos, se adelanta por el contrario en el camino del triunfo y del más completo éxito.

Esta clase de guerra es ruinoso para el adversario, porque le priva del principal elemento de riqueza; y, á más, promete y funda el éxito en el mejor recurso de la defensa; pues el ataque en la defensiva hace ésta más

eficaz para el que la sostiene, y más peligrosa para el contrario.

Es, por consiguiente, la guerra de corso el argumento de fuerza que puede infundir más temor á un enemigo fuerte, y rodear de más respeto á un pueblo cuyos recursos no estén á la altura de aquél.

Las circunstancias que caracterizan la guerra de corso, ofrecen ventajas considerables; pues teniendo por origen la defensa de la nación y por fin el desarrollo de una defensiva desesperada, constituye el medio constante y el objetivo inmediato, una ofensiva enérgica; sin perdonar ocasión de ataque ni limitar su acción á medir sus armas con el adversario, sino á combatirle con verdadero encarnizamiento, perseguirle y acosarle sin descanso y procurar su destrucción y ruina.

En tales condiciones, la guerra de corso lleva consigo la inestimable cualidad de la ofensiva; cualidad primordial que, más fácilmente, por punto general, encamina al triunfo; cualidad á la que acompaña muchas veces el hermoso privilegio de la victoria; en tales casos la ofensiva es el amuleto del vencedor. Las páginas de la historia nos enseñan que la acción ofensiva oportunamente empleada, dentro de la defensiva misma, salvó en muchas ocasiones un ejército y sembró el terror en el campo del adversario, alcanzando grandes triunfos y logrando la derrota del agresor.

Por los expresados motivos, la guerra de corso es verdaderamente temida; por tales circunstancias han procurado las naciones, con temor fundado y con previsión justa, evitar los graves daños que á la vida del Estado pueden acarrear los elementos puestos en juego por aquella clase de guerra; pero nótese que tales previsiones mantiene y esas precauciones guarda el que más tiene que perder. Las naciones pobres cuyo armamento de guerra es deficiente por falta de recursos, deben reservar la terrible acción del corso para emplearla llegada la ocasión, cuando en lucha desigual no pueden competir con el poder militar ni con la abundancia de dinero que improvi-

sa, cuando no existe, un formidable material de guerra. Esto aconseja el buen sentido y la experiencia, y no debe olvidarse que de no emplear este recurso poderoso, único para equilibrar de algún modo la enorme diferencia entre dos pueblos combatientes, el débil habrá de entregarse á merced del fuerte, con el triste cortejo de ignominia y deshonra que encierra la derrota, cuando no se lucha con todo el coraje de la desesperación; y tras la amargura de ser vencido, se siente la vergüenza de no haber podido luchar.

La razón capital que existe para hacer la guerra de la clase de que tratamos, se funda en la amenaza que encierra para el comercio del adversario, quien por no tener buque seguro en los mares habrá de interrumpir sus transacciones mercantiles y cerrar esa fuente de riqueza, á menos de emplear fuerzas considerables en defensa y protección de aquellos intereses; esto puede precipitar una paz conveniente en el primer caso, y da lugar, en el segundo, á una gran diseminación de tropas; cuyo sistema no está en armonía con los principios de la estrategia, puesto que debilita la acción de aquéllas, separándolas y distrayéndolas del objetivo principal.

Además, la marina mercante en su habilitación para la guerra de corso, no resta fuerzas ni entorpece la acción de los buques de la Armada; lejos de eso, contribuye á la acción común, teniendo reservada su especial misión.

La utilidad y ventajas incontestables de la guerra de corso, exige que sea sostenida para suplir la falta de superiores medios de combate.

En cuanto á la defensa de las costas, hay que tener presente que ha de subordinarse á su objetivo. Es preciso, por lo tanto, atender en la organización de esas defensas á la situación que han de ocupar y al artillado que ha de emplearse en ellas.

Cuando dichas defensas tienen por objeto solamente batir las ensenadas con el fin de evitar un desembarco, debe procurarse substraerlas al efecto de la artillería de los buques, para lo cual se situarán en lugar apropiado del

terreno, cuyas ondulaciones y accidentes las pongan á cubierto de aquel peligro.

El artillado más conveniente para estas defensas serán los obuses y morteros de costa, y cañones de pequeño calibre y de tiro rápido.

Cuando se trata de proteger los fondeaderos, almacenes, polvorines ó depósitos de municiones, se aprovecharán los fuertes destacados de la plaza ó las murallas del recinto, prefiriendo las alturas, si éstas ofrecen mejores condiciones para batir el canal de acceso y dominar el puerto.

Los cañones que pueden y deben emplearse con este objeto son los de plaza y algunos de campaña, aprovechando los antiguos de hierro rayados de 16, los rayados sunchados de 15 y 24; los obuses de 21 y los morteros lisos de 32.

Si bien las defensas destinadas á proteger los fondeaderos pueden aprovechar sus fuegos para batir el canal de entrada, no es esta su principal misión; pues á tal objeto se dirigen las de fuegos rasantes y mayor poder en sus baterías.

Su situación deberá ser tal que sus fuegos enfilen la mayor extensión posible del canal de acceso.

Su artillado estará compuesto de piezas de gran potencia, cuyos tiros directos tienen por objeto perforar las corazas á corta distancia, aprovechándose los cañones de hierro (entubados) de 21 ó los de 24 (rayados sunchados) modelo 84; pero deben preferirse los Krupp de 26 ó 30,5 y Ordóñez de 24 y de 30,5, hasta tanto puedan emplearse los de acero de 26, cuyas ventajas son indiscutibles, combinados con los de 12 y 15, de acero, también en proyecto.

Hasta aquí las defensas de orden interior. Las que tienen por objeto sostener el combate principal, es decir, la lucha empeñada contra los buques enemigos, antes de forzar la entrada del puerto, en caso de que esto pudiera realizarse, se diferencian esencialmente de las anteriores.

Los caracteres de dichas defensas obedecen á la distancia á que deban dirigir sus fuegos. Las establecidas para dirigirlos á grandes distancias, deben descubrir el mayor horizonte posible, para lo cual convendrá grandes altitudes. Esto trae consigo los espacios muertos, pero hay que sacrificar á este inconveniente las ventajas que proporciona, para dominar el mar, la mayor cota.

Debe procurarse ocultarlas al enemigo, retirándolas un tanto de la cresta del terreno: la posición mejor será en contrapendiente de las cúspides.

Los fuegos que deben emplear estas defensas es el de tiro indirecto de cañón ó el de tiro curvo de obús.

Estos fuegos deben emplearse, toda vez que, con el tiro directo, no puede aspirarse á perforar las corazas de cintura á tales distancias.

El mejor artillado, por consiguiente, es el de los obuses de costa de 21,24 ó 30,5; prefiriendo, cuando se construyan, los de acero de 21, 24 y 26.

Los obuses deben entrar en número de 4 á 8 por batería. El número de éstas podrá ser el de tres: una en el centro de la posición con los de mayor calibre, y las otras dos en los flancos.

Deberán formar parte de estas defensas los cañones de hierro entubados, de 15 y 21, y los rayados sunchados de 24; tienen trayectoria más curva, y por tanto, mayor ángulo de caída, siendo sus efectos de más fácil y mayor perforación.

Para los fuegos á esas distancias no deben preferirse las piezas de mayor calibre, porque siendo escasa la precisión, se pierden la mayor parte de los proyectiles; basta con los tipos de cañones ya indicados, cuyo tiro es más rápido y su potencia suficiente al objeto de atravesar los puentes no protegidos, desmontar las piezas descubiertas y destruir las obras no blindadas.

Las expresadas posiciones deben contar una cota que exceda de 70 metros sobre el nivel del mar, procurando batir los espacios muertos con otras defensas situadas á menor altura.

Para las distancias mayores de 8 á 9.000 metros deben emplearse los obuses de acero de 26, hoy en proyecto, y hasta que éstos se construyan, los de 30,5, como más apropiados, á falta de aquéllos. El mismo artillado se empleará á distancia menor de 7.000 metros.

Para las distancias comprendidas entre los límites anteriores, convienen el obús de hierro sunchado de 21, ó el de acero de igual calibre, preferible al de 24, porque la rapidez en el tiro compensa la zona de dispersión de aquél.

En distancias que excedan de 6.000 metros puede también emplearse el obús de 24, cuyos efectos de perforación son análogos al de 30,5, y cuenta también la ventaja de menor zona de dispersión.

Reglamentado el número de piezas de que deben constar las baterías de costa por real orden de 26 de marzo último, no nos detenemos en señalarle para cada caso según las más respetables opiniones; pero aquéllas recomiendan que cada batería de obuses no cuente más de 10 piezas ni menos de 6; procurando siempre que éstas se agrupen en las obras por igualdad de calibres, para mayor economía de las mismas y mejor rectificación del tiro.

Las defensas de posiciones elevadas son asimismo aplicables para distancias medias de 3.500 á 5.000 y hasta 6.000 metros, por las razones expresadas, de mayor efecto de perforación y menor pérdida de proyectiles.

En las defensas dispuestas para batir al enemigo á menor distancia, es cuando tienen aplicación eficaz, y deben emplearse, las posiciones bajas, y cuando corresponde dirigir los fuegos con baterías rasantes.

No hay que exagerar, sin embargo de lo indicado, en la cota mínima; pues cuando ésta fuera muy escasa, la posición resultaría batida por el artillado de las cofas militares de los buques enemigos. No deberá tampoco exceder de 35 metros, límite que suelen fijarle sabios tratadistas.

Lo único que precisa en el tiro de estas baterías es distinguir el blanco, pues no influye en nada el tamaño ó proporciones de aquél.

De las trayectorias de cada pieza depende la extensión de las zonas peligrosas, y de aquéllas se deduce la probabilidad de acierto en los disparos.

Los cañones Ordóñez de 30,5 y 24 y los Krupp de hierro entubados de 30,5 y de 26, son los aplicables á estas defensas.

Aunque según dejamos consignado anteriormente, está prevenido por real orden el número de piezas de que ha de constar cada batería, conviene, en lo posible, una prudente diseminación, al objeto de evitar las probabilidades de que dichas defensas sean batidas por el fuego de los buques enemigos, y al propio tiempo puedan concentrar sus fuegos sobre aquéllos. Esta diseminación no debe entenderse en el sentido de aumentar el número de baterías, en perjuicio del número de piezas de que cada una debe estar formada; será, pues, su dotación de seis piezas tratándose de obuses ó morteros; cuatro en las de mediano calibre, y tres para los calibres mayores; debiendo intercalar oportunamente algunas pequeñas de tiro rápido, las cuales cumplen un fin necesario, que no pueden llenar las dedicadas exclusivamente al objeto principal de estas defensas.

Las baterías rasantes son de especial aplicación para la clase de defensas que examinamos.

Proporcionan la mayor probabilidad de acierto, con tiro directo, sobre el costado de los barcos, no debiendo exceder la distancia de 3.000 metros si se han de emplear sus fuegos en atravesar las corazas de los buques modernos. Las de los antiguos pueden atravesarse aún á mayor distancia de la expresada.

El cuadro inserto en la página 162, da idea de la perforación en acero, que causan los proyectiles disparados por cañones de 12 á 26, contando todos una misma velocidad inicial.

Desde las baterías rasantes también puede emplearse el tiro indirecto contra las cubiertas de los buques, aprovechando la enfilada que ofrezcan en su marcha ó movimientos.

No es sólo aplicable á las baterías altas el uso de los obuses, pues en las rasantes hay forzosamente necesidad de emplearlos para combatir con ellos los espacios muertos donde, con perjuicio de las defensas de tierra, pueden abrigarse los buques enemigos. Claro es que la mayor cota proporciona mayor alcance, y al propio tiempo es sabido que hace falta descubrir el punto de caída de los proyectiles para rectificar el tiro, pero también pueden emplearse lugares más altos que el nivel de la batería, para hacer las observaciones necesarias y transmitir las en el acto al jefe de aquélla.

Deben emplearse los obuses por el gran efecto útil de perforación que producen sus tiros.

Hechas estas observaciones que consideramos muy importantes, acerca de la defensa de las costas, damos por terminado este estudio que, por su objeto, despierta el interés de todos los que deseen conocer estas cuestiones, á las cuales debe, en nuestro concepto, dedicarse una profunda atención.

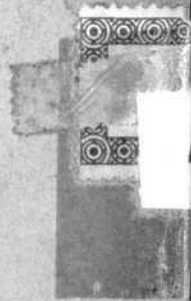
El carácter técnico de las materias tratadas en este libro, le hace necesario á cuantos están más ó menos directamente relacionados con ellas; á los cuales creemos haber prestado un servicio, por la utilidad que resulta de nuestra obra, y la aplicación de dichos conocimientos en provecho y bien de la Patria.

¡Dios acoja nuestros deseos!









4656