

chocando inmediatamente la corbeta en una montaña, donde quedó estrellada.

En este horrible momento perecieron el comandante, todos los oficiales y hasta 95 individuos de los 122 que iban á bordo de la *Fidelidad*, resultando muy mal heridos los 27 que cogieron tierra. De estos el más caracterizado fué el cadete D. José María Fabié, hermano político del gobernador de Marianas, que declaró los pormenores incompletos que quedan relatados.

Así que esta triste nueva llegó al apostadero, se comisionó á la goleta *Mosca*, con algunas cañoneras, para pasar á la isla de Luban, lugar del siniestro. Del exámen de este se dedujo que la corbeta habia chocado contra la falda de una montaña acantilada, cuya menor altura sobre la superficie de la mar era de 25 piés: en ella se veía la señal hecha por el bauprés en la piedra. A la reaccion del choque la corbeta, dejando en aquel sitio la quilla, roda y hasta cabeza de varengas, fué arrojada por la mar sobre un arrecife de piedra á más de un cable de distancia. El codaste y dos trozos de costado, como de á cuatro brazas, aparecieron en una playa mucho más lejana.

No se concebiría, con estas circunstancias, cómo pudo salvarse nadie, si sobre los cálculos humanos no existiese la mano de la Providencia.

ALMIRANTE.
—

Bergantin-goleta de 20 cañones. Salió de la Habana al mando del teniente de navío D. Ignacio Chacon, el 22 de Noviembre, con órden de cruzar en el canal viejo de Bahama. En la noche del 24 cargó el tiempo del Norte con chubascos, y arrojó al bergantin sobre un cabezo del Cayo Bahía de Cádiz á las cinco de la madrugada. La popa, que tocó primero, se deshizo completamente, quedando el buque sumergido sobre babor, con solo una parte del costado de estribor fuera del agua, que sirvió de asilo por espacio de dos dias á la tripulacion, si bien de ella se ahogaron 25 hombres que fueron arrollados por la mar. Nada pudo salvarse de cuanto el buque contenia.

El consejo de guerra reunido en la Habana el 4 de Enero siguiente, declaró por unanimidad absuelto de cargo al comandante.

PROSERPINA.
—

En este mismo año naufragó, sin particularidad notable, en la costa de Aguadilla (Puerto-Rico), el bergantin-goleta *Proserpina*, de 10 cañones.

1822.**SEGUNDO SORPRESA.**

Recalando al puerto de Cádiz el bergantín-goleta *Sorpresa*, de 7 cañones, al terminar su viaje desde la Habana, de donde había salido al mando del teniente de fragata D. Joaquin Fosquilla conduciendo la correspondencia y caudales, encontró Levante fuerte, y tomando práctico emprendió de vuelta y vuelta la toma del puerto el 17 de Marzo.

A las siete y media de la noche, en los momentos de ir á virar, embarrancó el buque en la costa comprendida entre Rota y Chipiona, tumbando inmediatamente sobre babor, así que ni un cañonazo de auxilio pudo dispararse.

La mar rompía con fuerza sobre la cubierta, amenazando barrer á cada momento los tripulantes, que ateridos de frío pasaron la noche sobre el costado de estribor asidos á los cabos de la maniobra.

Al amanecer descubrieron la playa tan próxima, que la mayor parte se decidió á ganarla á nado; y como de Rota y Chipiana salieron botes en su auxilio, aunque con riesgo inminente se salvaron todos.

El comandante permaneció en la playa en custodia del casco hasta que, pasados unos días, pudo atracarse y salvar 109.520 pesos en plata, 3.416 en oro y 57 sobornales de grana, sacando también algunos pertre-

chos y artillería cuando la mar hubo destrozado por completo el casco.

LIGERA.

ESCUADRA COMPRADA Á LA RUSIA.

Antes de relatar los incidentes que ocasionaron la pérdida de la fragata *Ligera*, nuevo ejemplar de la abnegacion, de la pericia y de la resolucion de nuestros marinos, es oportuno el conocimiento de las circunstancias que mediaron en la compra de la escuadra rusa, de triste recuerdo, á que pertenecia aquel buque, como demostracion elocuente del aprecio en que se tenia la honra y aun la vida de jefes y oficiales á quienes se exigian imposibles, que imposibles realizaron en más de una ocasion, y que han sido sin embargo objeto de la censura de escritores apasionados.

En el año de 1818 (1), tratándose de enviar una grande expedicion á la América del Sur, personas influyentes y de la inmediata confianza del Rey aconsejaron á este que, entendiéndose con el emperador de Rusia y con su ministro en Madrid, propusiese la compra de cinco navíos y otras tantas fragatas de su Armada; adquisicion que si bien tenia fundada causa en la absoluta falta de buques de guerra en que nos hallábamos para tal empresa y aun para tener á raya á los

(1) Biografía de D. José Vazquez Figueroa, por D. Jorge Lasso de la Vega.

insurgentes, que no solo saqueaban los buques mercantes en la mar, sino que en la confianza de nuestra debilidad bloqueaban nuestros puertos, debia, por razones de evidente conveniencia y necesidad, ser consultado con las personas más autorizadas y competentes de la Armada. Pero el medio que se adoptó para plantear y llevar á cabo este gran negocio, fué enteramente opuesto á tan lógico y natural modo de proceder, pues para nada fué consultada la marina ni su ministro.

Lo era á la sazón D. José Vazquez Figueroa, cuya primera noticia oficial acerca del particular fué un Real decreto autógrafo mandándole se entregase de aquella escuadra, que acababa de llegar á Cádiz conducida desde el Báltico por el contralmirante Muller. Consumada aquella costosa é inútil adquisicion, triste acontecimiento en los fastos de nuestra administracion naval que daba la medida del grado de nulidad é insignificancia á que se habia dejado llegar á nuestra marina, se verificó el acto de entrega el 27 de Febrero del mismo año. El reconocimiento practicado escrupulosamente por los ingenieros de la Armada dió por resultado que el estado de pudricion en general de los buques de aquella escuadra los hacia incapaces para la navegacion, sin contar con el mal estado de su aparejo, sin reemplazo y reducido solo á lo pendiente.

Tan desagradables noticias produjeron, como no podia ménos, un profundo disgusto en el ministro. Grave iba á ser su compromiso presentándose en oposicion contra los que habian persuadido al Rey aquella

compra como útil y ventajosa; pero haciéndose superior á tales contrariedades y desagradados, escuchando solo la voz de su deber y arrostrando toda clase de consideraciones, puso en manos del Rey los partes originales del reconocimiento, manifestándole de un modo claro y explícito su opinion sobre el estado, calidad, utilidad y duracion de los buques de aquella escuadra. Sin duda no se dejó que la verdad prevaleciese y triunfase en el ánimo del monarca, pues á los dos dias (15 de Setiembre), siendo la una de la noche, recibió la orden de su destierro, haciéndole salir antes de amanecer en un coche con escolta, con direccion á Santiago de Galicia y á las órdenes de aquel capitan general. Más tarde tuvo el consuelo de saber que el Rey habia dicho á persona de toda su confianza que solo Figueroa le habia dicho la verdad respecto de aquel negocio.

El siguiente estado, que expresa los nombres y portes de los buques, fecha de su construccion en Arcángelo y San Petersburgo, y fin que tuvieron, demuestra la exactitud de sus apreciaciones (1):

NAVÍOS.

Nombres de los buques.	Cañones.	Año en que se botaron al agua.	Fin que cada uno ha tenido.
<i>Lubek</i> , despues llamado <i>Numancia</i> .	74	1813	Este buque se armó y alistó en la Carraca, y bajó á bahía á principios de 1819; volvió al arsenal a mediados de 1820, y en él se deshizo en 1823.

(1) Estado general de la Armada de 1849.

Nombres de los buques.	Cabo-nes.	Año en que se botaron al agua	Fin que cada uno ha tenido.
<i>Nor-Ayde</i> , des- pues llamado <i>España</i>)	74	1812	Lo mismo que el anterior.
<i>Dresde</i> , des- pues llamado <i>Alejandro I.</i>)	74	1813	Este buque, á mediados de 1819, salió para Lima con la division del brigadier D. Rosendo Porlier; arribó desde la equinoccial por hacer agua, quedó en la bahía de Cádiz hasta 1820 que bajó al arsenal, donde se deshizo en 1823.
<i>Epiphania</i> ,) después lia- mado <i>Velasco</i>)	74	1813	Este no pudo salir del arsenal desde su entrega por su mal estado, y se deshizo en 1821.
<i>Fernando VII</i>)	74	1813	Se habilitó y armó en la Carraca en 1819; practicó una comision en el Mediterráneo y regresando á Cádiz en 1820, bajó al arsenal y se deshizo en 1823.

FRAGATAS.

<i>Patricio</i> , des- pues llamada <i>Maria Isabel</i>)	50	1816	Se habilitó en la Carraca y salió de Cádiz para Lima en Mayo de 1818, y en el mismo fué apresada en el puerto de Talcahuano por los disidentes de Chile: la mandaba el teniente de navío D. Dionisio Capaz.
<i>Mercurio</i>)	50	1813	Se habilitó en la Carraca; hizo una corta navegacion, y por su mal estado se deshizo en aquel arsenal en 1822.
<i>Astrelabio</i>)	51	1812	Por su mal estado no pudo salir del arsenal desde su entrega, y se deshizo en 1820

Nombres de los Cañones.	Cañones.	Año en que se botaron al agua.	Fin que cada uno ha tenido.
<i>Pronta</i>	40	1815	Prestó algunos servicios en las costas de España y América, y por inútil se deshizo en Cádiz en 1822.
<i>Vica</i>	40	1817	Navegó desde 1819 en Europa y América, y llegó á la Habana atortorada y yéndose á pique, por consecuencia de lo que fué dada por inútil y vendida para leña.
<i>Ligera</i>	40	1816	Navegó como la anterior desde 1819, y se fué á pique entrando en el puerto de Santiago de Cuba en 1822.

NOTAS.

1.^a Los cascos de los navios *Alejandro I*, *Fernando VII*, *Numancia* y *España* se vendieron á D. Antonio García de la Vega del Comercio de Cádiz, en 283.500 rs. vn. todos ellos.

2.^a Los cascos de las fragatas *Astrolabio* y *Pronta* se vendieron á D. Leandro José Viniegra en 73.900 rs.

3.^a El casco de la fragata *Mercurio* fué vendido á D. Rafael García en 27.147 rs. 17 mrs.

Volvamos á la *Ligera*.

El capitán de navio D. Angel Laborde, comandante del apostadero de Puerto-Cabello, con aquella fragata, el bergantín *Hércules* y la goleta *Constitucion* despues de haber escoltado la expedición del coronel D. Sebastian de la Calzada, segundo jefe del ejército

de Costa-Firme, se estableció en crucero sobre punta Macoya, en la costa occidental de la península del Paraguaná, á mediados de Noviembre de 1822, con objeto de proteger las operaciones de nuestras tropas, mandadas por el general Morales, en el territorio de Maracaibo, é impedir á la escuadrilla enemiga intentase interrumpir las marítimas sobre la barra del mismo paraje. El crucero era de tanta más importancia, cuanto que solo el nombre de Laborde y la fuerza moral ganada en sus anteriores empresas, podia contener las muy superiores de los insurgentes que contaban en aquellas inmediaciones con un navío rebajado de 64 cañones, dos corbetas, dos bergantines y dos goletas, siendo entre las españolas la fragata *Ligera* más propia para temer que para confiar, atendido su mal estado y á que salia de puerto haciendo 25 pulgadas de agua por hora.

Introducido en Maracaibo un convoy con refuerzos, víveres y municiones, objeto principal de la venida, continuó el crucero con buen tiempo y brisa del NE. hasta el 25 de Noviembre que arreció aquella con duros chubascos, aumentando en consecuencia el agua de la fragata. Reunida la junta de oficiales en vista de esta contrariedad el 6 de Diciembre, y examinadas con detención las probabilidades de poder conservar el crucero en el actual estado del buque, oídos los peritos y considerando que la permanencia de la fragata en aquellos lugares, sin puerto con que poder contar, exponia evidentemente la vida de la tripulacion, sin que de su sacrificio pudiera esperarse utilidad para el

éxito de las operaciones, acordó por unanimidad emprender la remontada.

Nuevamente se reunió esta junta, porque la dureza de los tiempos y el aumento progresivo del agua dificultaban su primera resolución, y durante la sesión misma acrecentó de tal manera aquella, que apenas podían contenerla las cuatro bombas, decidiendo por lo tanto sin vacilar la arribada á la costa meridional de la isla de Santo Domingo, que, aunque distante más de cien leguas, era sin embargo el punto más próximo no ocupado por los insurgentes.

Sería prolijo enumerar las maniobras que se pusieron por obra para sostener á flote aquel casco: la sonda señalaba 210 pulgadas de agua por hora. En la noche del 8 se desligó toda la obra muerta principalmente por la proa, cuyo castillo, ya en el aire, comenzó á desplemarse con la roda, curvas bandas y brazales; pero á todo atendían con serenidad y presteza aquellos bravos. Daban tortores los unos mientras otros traían al centro la artillería aliviando las cabezas, picando con redoblado vigor á las bombas, dos de las cuales, de doble émbolo y 14 pulgadas de diámetro, podían considerarse única cosa buena en la fragata. Todos, sin excepcion, trabajaban sin descanso, relevándose cada cuarto de hora en este penoso ejercicio, con el que recalaron sobre la costa de Santo Domingo, con brisa atemporalada, mar gruesa y durísimos chubascos.

Pero aun debía superar estos sufrimientos un rasgo heroico de aquella tripulacion agobiada, que á la

vista de un puerto de salvamento prefirió unánime la prolongacion de su mísera existencia y el riesgo de perderla, á una humillacion del amor propio nacional. Hé aquí como lo refiere el mismo Laborde :

«Nunca se borraré de mi memoria la noche del 7 al 8 de este mes, en que por repetidas y prolijas observaciones llegamos á hacer cerca de 210 pulgadas de agua por hora, que solo pudo achicarse á beneficio de dos bombas privilegiadas de doble émbolo y dos sencillas, pero artísticamente montadas y jugadas por la más bizarra y animosa tripulacion y guarnicion que sea dable encontrar en el mundo entero, estimulada á más con el noble ejemplo de los oficiales más sufridos y beneméritos, que despues de un incesante trabajo durante dos años en la Costa-Firme, experimentando cuantas privaciones son imaginables, no se presentaban á la bomba con sus cuarteladas para animarlos á la voz, sino que echando mano á los broncos manubrios de ella, los empuñaban al principio de la tarea, para no soltarlos hasta el momento de su conclusion.»

«Desde el instante que la urgencia fué conocida, hasta los enfermos desertaron la enfermería y voluntariamente se presentaron al trabajo ocho de los diez que habia, lamentándose los dos restantes de que su estado de postracion no les permitiese hacer otro tanto. En estos casos no basta la sola buena voluntad, se requiere á más robustez y costumbre, y la de hacer ocho meses que mi tripulacion está casi de continuo con las bombas en la mano, sosteniendo cruceros de cuarenta y más dias de duracion, les ha dado la fuer-

za, sufrimiento y constancia necesaria para salir de tan duro aprieto.»

«Al amanecer el 8 creí que la proa de la fragata se desmoronaba, así como lo restante de la obra muerta, que traté de atortorar, y alivié la proa trayendo hácia el centro seis cañones de la batería principal, y á popa los cuatro del castillo »

«A la una y media de la noche recalé sobre la costa de Santo Domingo, segun longitud del cronómetro algo á barlovento de la isla Vaca, y permanecí sobre bordos cortos hasta aclarar el dia 9 que reconocimos hallarnos realmente en la situacion indicada. A dicha hora experimentamos ya una mar llana, una ventolina muy suave y ningun movimiento de balance ni de cabezada, y si bien desde el momento que se dieron los tortores se reconoció una cortísima disminucion en el agua que hacíamos, ninguna se advirtió al pasar el buque del estado de agitacion al del más cabal reposo, lo que nuevamente me confirmó que cuanta agua hacíamos se introducía por vías de fondos.»

«Conseguido ya tener un puerto inmediato y á soavento, como el de Puerto Luis, hallándose las guarniciones de las bombas en malísimo estado á punto de que tuvimos industrialmente que suplir la falta de las superiores con rodajas de madera, roto á más la mayor parte de los manubrios, considerando el improbo trabajo de la gente, aunque deseaba hallar ánimo en ella para emprender nuevamente la travesía hasta este puerto (Santiago de Cuba), no me atreví á resolverlo consnsultar el ánimo de mi tripulacion y guarnicion,

pues aunque repugnaba ponerme bajo la dominacion de los negros de Santo Domingo, cosa que, por lo que me es personal, me era más odiosa que la muerte que inmediatamente nos amenazaba, creí sin embargo que en conciencia no podia disponer de la vida de los demás con igual desprendimiento. Consideraba á más que en valde tomaria por mi parte la más generosa resolucion, si por la de unos infelices que veía agobiados con el continuo y más apresurado trabajo de las bombas, no hallaba igual constancia y robustez. Creí que antes de abandonar las playas de la isla de Santo Domingo debia explorar el ánimo de mis súbditos para medir en consecuencia mis determinaciones, tanto más cuanto que la experiencia de dos años me aseguraba podia contar en el mayor extremo con la más ciega subordinacion á mis órdenes, y esto era para mí una nueva razon para no intentar nada sin consultarme con los beneméritos que tengo el honor de mandar.»

«Consecuente á lo dicho, congregué á mis oficiales, á quienes, como á mí, no asistia más duda para proseguir hasta Cuba, sino es que á la gente la faltase la constancia que hasta entonces habian manifestado, ó que se agotasen sus fuerzas físicas. Quedaba á más que recelar que el mal estado de las bombas, de las cuales ya la sencilla de estribor se hallaba inútil, y los caños de las demás tenian viento en fuerza de ocho meses de constante uso y del forzado que acaban de experimentar, lo que corregimos precintándolos y arreatándolos con buen meollar de fábrica. En seguida hice concurrir sobre el alcázar á toda la dotacion y expuse la si-

tuacion en que nos hallábamós, el recurso que nos quedaba de tomar á *Port Louis* y asegurar de este modo las vidas de los riesgos de mar, sin poder precaver los de tierra poniéndose bajo la dependencia de los habitantes y gobierno de Haiti; los esfuerzos que se requerian para proseguir hasta Cuba, particularmente si nos sobrevenia alguna calma ó sotaventeásemos de dicho puerto, ó si se nos llegaban á inutilizar de repente las bombas. Nada fué capaz de intimidar ni conmover sus ánimos, y todos prorumpieron á una voz asegurándome morirían antes al pie de las bombas que consentir que una sola hitacha perteneciente á la nacion española cayese bajo la dominacion de los negros de Santo Domingo; y acordes nuestras resoluciones, prorumpieron con la mayor alegría en festivas aclamaciones de ¡viva la nacion! ¡viva el Rey (1)!»

Llevada á cabo tan generosa resolucion, ocurrió una de las calamidades que Laborde temia; cayó la brisa quedando la fragata en perfecta calma, pero sin que por esto disminuyera el agua, doblado ya el cabo Tiburon. El segundo herrero, que se brindó á bucear, aprovechando aquella circunstancia, hailó en la mura de estribor, á unos 14 pies bajo la línea de agua, un agujero por el que introducía todo el brazo sin encon-

(1) Carta documentada, núm. 456 de 22 de Diciembre de 1822, instrumento importante para la historia de la guerra de América y para la de nuestra marina, por tratar con extension de las operaciones navales ejecutadas con carencia absoluta de recursos de toda especie.

trar la menor oposicion; podridas y hechas fango todas las cabezas de los tablones exteriores inmediatos al alefriz y levantadas y aventadas varias tablas de aforro.

El dicho herrero, llamado Juan Dorado, con la espontaneidad y buen espíritu que á todos animaba, introdujo pelotones de masilla y estopa hasta dejar cerrados, al parecer los agujeros, sin embargo de lo que, ningun alivio se experimentó.

No sabiendo ya á que arbitrio apelar, recurrieron de nuevo á uno que anteriormente se habia puest'o en ejecucion sin ningun fruto; esto es, á ceñir una sobremesana por debajo de la quilla abrazando el pie de roda, el tajamar y las amuras por medio de andariveles, hondas y palanquetas, y cuando ménos se esperaba, encontraron que esta maniebra habia contenido el agua en más de una mitad, con lo que la tripulacion experimentó algun alivio y descanso.

El día 11 se entabló la brisa, con la que siguieron la navegacion, pero con ella volvió á aumentar el agua, necesitándose en la mañana del 12 el esfuerzo de las tres bombas que quedaban útiles; felizmente al medio dia consiguieron atracar el puerto de Santiago de Cuba y fondear en él.

No por ello cesaron las fatigas de su dotacion: la actividad del comandante, y el deseo de conservar aquella fragata que, en el estado en que se hallaba, constituia uno de los primeros elementos de guerra donde tantos se necesitaban, dieron nuevo impulso á aquellos hombres de bronce, y en 48 horas pusieron

en tierra toda la artillería, cureñaje, madera de respeto y viveres sin dejar por esto las bombas, pues que seguían en el fondeadero haciendo 150 pulgadas de agua por hora.

No había resistencia humana para más, advirtiendo que ningún resultado se obtenía con tamaños esfuerzos: trasladaron el buque á la ensenada de los Cocos, varándolo en fango suelto, donde se consiguió limitar el agua á 80 pulgadas. Los maestros mayores del puerto reconocieron entonces el buque, siendo su opinión que no era susceptible de prestar servicio ni aun de moverse de aquel lugar, opinión corroborada el día 26 en que la fragata dió al través, si bien después de haberse sacado hasta el enjunque.

La tripulación pasó á tierra utilizándola en el servicio militar de la plaza, interin llegaban buques de la Habana para proseguir en ellos la campaña (1).

Laborde, que no perdía ocasión de elogiar á sus subordinados, recomendándolos con paternal afecto, lo hace en esta ocasión en los siguientes términos:

«Repetidas veces he tenido la honra de dirigir á S. M. por conducto del ministerio del actual cargo de V. E. las más bien merecidas recomendaciones del

(1) En comunicación, núm. 458 de 31 de Diciembre, dice el mismo Laborde que esta gente animosa, lo mismo que los oficiales y todos los de la *Ligera*, desde su salida de Europa, esto es, pasados dos años, no habían recibido más que mes y medio de su sueldo, trascurriendo 22 meses sin percibir un solo maravedí.

distinguido mérito y servicios rendidos por los oficiales, tripulacion y guarnicion de la fragata *Ligera*, contraido tanto en distintas acciones de armas, como en faenas de extraordinario buen desempeño marinerro. Asimismo he hecho presente el que han adquirido estos beneméritos servidores de la patria, por su constancia en sufrir subordinados toda clase de privaciones en medio del más incesante trabajo, y no haberles quedado género de sacrificios que no hayan tenido en poco hacer en beneficio de nuestra justa causa, ni desprendimiento que no hayan practicado de cuanto han llegado á adquirir, cediéndolo todo con indecible nobleza. En la actualidad acaban de demostrar la mayor bizarría en momentos bien críticos y apurados, unida á una perseverancia en las fatigas de difícil imitacion, y no cumpliria con el más dulce deber de cuantos me están impuestos, si no reiterase á S. M. y á V. E. mis anteriores súplicas, para que se sirva premiar el mérito de estos dignos individuos, cuya relacion nominal paso respetuosamente á manos de V. E., para que de este modo puedan recaer sobre ellos las gracias de S. M., á las que estoy persuadido se han hecho justamente acreedores.»

Para él pedia..... una fragata con que reemplazar la *Ligera*, considerando que de su pronto envío dependia la conservacion ó pérdida de las provincias de Venezuela. La última campaña, decia, habia arruinado su salud ya delicada, no siéndole dable continuar ni soportar la fatiga, ni obrar con la actividad que hasta entonces, por falta de robustez, á pesar, añadía,

de que sus buenos deseos eran siempre los mismos.

La junta de almirantazgo, á quien se ordenó el exámen de la arribada y pérdida de la *Ligera*, juzgó que lejos de hallar cargos contra el capitan de navío D. Angel Laborde, se hallaba en el caso de recomendar su mérito y servicios en Costa-Firme. Así se declaró en Real órden de 16 de Marzo de 1823, concediéndole una cruz pensionada de Carlos III.

Los oficiales que dotaban la fragata eran:

Segundo comandante, capitan de fragata, D. Juan Vigodet.

Alférez de navío, D. Nicolás Maria Marin.

Idem, D. Manuel Moreno.

Idem, D. Juan Lasso de la Vega.

Idem, D. José Cruz.

Alférez de fragata, D. Pedro Junquera.

Idem, D. José Donesteve.

Guardia marina habilitado de oficial, D. Juan Salomon.

Segundo piloto, id., id, D. Fernando Bienvenga.

Contador, D. José Bravo.

Capellan, D. José Taboada.

Médico, D. José de Sierra.

1823.

SEGUNDO INTREPIDO.

En un temporal del E. se fué al través y se hizo pedazos en la playa de Peñíscola el falucho *Intrépido*,

mandado por el alférez de navío D. José Usel de Guimbarda, salvándose la gente. Vararon en la misma playa tambien los faluchos *Catalan* y *Santa Clara*, pero salieron despues del temporal.

No deja de ser notable que el naufragio de este buque acaeciera en el mismo sitio en que tuvo lugar el del buque de la propia clase, con igual nombre que mandaba el Marqués del Moral en 1814.

1824.

MÁGICA.

El bergantin goleta *Mágica*, de siete cañones, naufragó en Cayo Confites (canal viejo de Bahama) el 16 de Mayo en su viaje desde Puerto-Rico á la Habana. Llegando á este puerto la noticia, salieron en su auxilio los bergantines *Marte* y *Voluntario* y salvaron toda la dotacion, parte de la artillería y pertrechos. Lo mandaba el teniente de fragata D. Joaquin Santolalla, que fué absuelto de todo cargo por el consejo de guerra.

1826.

HABANERA.

Don Angel Laborde, terror de los insurgentes de América, habiendo escarmentado por do quiera las fuerzas navales que no en corto numero habian reuni-

do, viendo libres de sus depredaciones el mar de las Antillas, se preparó con una lucida division, compuesta del navío *Guerrero*, fragatas *Sabina*, *Casilda*, *Lealtad*, *Iberia*, *Perla*, y goleta *Habanera*, para operar contra las costas de Colombia.

Salió de la Habana con estos buques el 28 de Agosto, sin tener en cuenta lo avanzado de la estacion, pero menos afortunado que en las anteriores expediciones, apenas hubo desembocado el canal de Bahama, le asaltó un huracan furioso que, durando los dias 4, 5 y 6 de Setiembre, dispersó la escuadra, desmantelando todos los buques.

El *Guerrero*, que montaba Laborde, quedó como una boya, sin palos ni timon y casi sumergido; pero no pasaron muchas horas sin que estuviese navegando con bandolas. Con ellas se dirigió á comunicar con la isla de Puerto-Rico, por si alguno de sus buques habia buscado refugio en el puerto, y desde allí á la Habana, donde entró el 6 de Noviembre. Todos los buques se encontraban allí á excepcion de la goleta *Habanera*.

Frustrada la expedicion con semejante contratiempo, y conocido el estado en que habia quedado la escuadra por el almirante mejicano Porter, se propuso este bloquear con la suya la capital de nuestras Antillas. No conocia sin duda á Laborde. Pocos dias bastaron á su actividad para tener en estado de servicio tres de las fragatas, con las que cayó de improviso sobre los buques de Porter, que puso en fuga, obligándoles á encerrarse en Cayo Hueso, donde los tuvo bloqueados algunos meses.

De la *Habanera* nada volvió á saberse, por lo que se supuso debía haber zozobrado en el saco de Charleston, con toda su gente. La mandaba el alférez de navío D. Antonio Godoy, y fué dada definitivamente de baja en la Armada por Real orden de 2 de Enero de 1828.

1834.

LEALTAD.

Con orden para dirigirse al puerto de Ferrol, salió del de Santander el 3 de Enero la fragata, de 50 cañones, *Lealtad*, mandada por el brigadier D. José Morales de los Rios, siendo excelentes las apariencias del tiempo y el viento favorable.

El golfo de Vizcaya, principalmente en el invierno, ocasiona frecuentes cambios atmosféricos, y con ellos temporales tanto más temibles para los buques de gran porte, cuanto que no pueden contar con un solo puerto de arribada; pero en la ocasion presente la brevedad de la travesía y el hallarse entablado el viento del NE., ofrecian gran probabilidad de hacerla sin accidente. No sucedió así, como vamos á relatar, pues próxima la fragata al meridiano de Cabo Ortegal, quedó encalmada, rolando despues el viento al O. con mal cáriz, y refrescando considerablemente.

El 4 por la noche era ya un verdadero temporal que la *Lealtad* capeaba con trinquete, gavia en todos los rizos y cangrejo, recibiendo trabajosamente la mar

hasta quedar dormida un momento bajo una ola que destrozó la aleta, llevándose dos botes de los pescantes. Otros golpes de mar aumentaron las averías, en cuya vista y la del sucesivo descenso del barómetro, se acordó, en junta de oficiales, arribar al puerto de la salida.

El día 10, verificada la arribada y no encontrando práctico, que no era de esperar saliese en tales circunstancias, fondeó la fragata en la playa del Sardinero preparada para aguantar el tiempo al ancla. Al medio día faltó la cadena de una de estas, partiendo la segunda poco despues; pero estaba previsto el suceso y dispuesto convenientemente el aparejo, de modo que en el instante se cazaron las gavias, gobernando, aunque sin práctico, hácia el interior del puerto.

Llegando al sitio que el viento permilió, se fondearon las dos anclas que quedaban, y un anclote con el mejor calabrote que partió en el momento garrando ambas anclas. La situación de la fragata era peligrosa por de más, teniendo por la popa la barra, á que se acercaba por momentos; conservóse sin embargo la serenidad y el órden en su tripulacion, echando al agua los botes para salvarse, en caso necesario, contando tambien para el efecto con 8 á 10 lanchas de país y con las embarcaciones de una corbeta de guerra inglesa, que oyendo los cañonazos de auxilio acudian haciendo esfuerzos para prestarlo. Una de estas zozobró en las piedras, pereciendo parte de su esquifazon, con lo que se desalentaron las demás y la fragata hubo

de apelar á sus propios recursos, empezando con método y sangre fría el embarco de la gente.

Habiendo perdido dos botes en la mar, en los restantes no tuvieron cabida más que 70 individuos, quedando á bordo el comandante y oficiales con el resto de la tripulación, esperando tranquilos el regreso, aunque la fragata estaba ya envuelta en la rompiente, pasando sobre ella los golpes de mar. En tan crítico momento, que todos calculaban el último del buque y de su vida, viendo á pesar de la oscuridad de la noche las piedras que casi tocaban por la popa, tuvo lugar un cambio providencial en el viento, que reanimó los espíritus. Al empezar á soplar del SE. se oyó la voz del comandante, que ordenaba picar los cables y orientar el aparejo, y nunca se vió orden más pronto ejecutada, teniendo esta el satisfactorio resultado de sacar de peligro á la fragata, franqueándola del puerto.

El resto de la noche y día siguiente 11 se aguantó con la vela posible, siguiendo el temporal de O. con gran furia. De todo el velámen solo un velacho de respeto quedó sin rifarse, lo que obligaba al penoso reemplazo de las que se inutilizaban con extraordinaria fatiga de la gente, que disminuida en los 70 hombres que tomaron tierra, sin el menor descanso en tantos días consecutivos, no podía atender á las bombas y á la maniobra

Reunióse la junta de oficiales segunda vez en la amanecida del 12, y examinado el estado de la fragata, aunque sin anclas ni botes, se decidió intentar de nuevo la toma del puerto de Santander, en la con-

vicción de no poder sostener la capa y en la seguridad de no contar con otro puerto á sotavento.

El buque, perfectamente dirigido, llegó esta vez al interior del puerto, á donde acudieron lanchas con auxilio de amarras que lo dejaron bien asegurado. Así al menos lo creyó su tripulación al entregarse al descanso que tanto necesitaba y era de creer, no estando expuesto con otro viento que el Sur, que no era de esperar por el momento. El Sur se presentó, sin embargo, á las dos de la madrugada con fuerza ahuracana: se calaron vergas y masteleros, ejecutando cuanto aconseja el arte marineró para fortalecer las amarras; pero ni estas pudieron resistir, ni las lanchas del país que habían preparado otras, se determinaron á barquear. La *Lealtad* fué arrollada sobre la costa del Norte al amanecer del 13, tumbando sobre un costado. Algunos marineros se echaron al agua con cabos, que el abrigo ofrecido por la fragata misma les permitió asegurar en las piedras, y con su ayuda empezó el salvamento, siendo el último que salió de á bordo el comandante. Doce individuos sufrieron fractura de miembros ó contusiones graves, pero solo uno pereció ahogado, elogio el más elocuente que pudiera hacerse del orden y disciplina que reinaba en la *Lealtad* y que presidió en su pérdida.

En el Museo naval, salon de generales, existe modelo del tajamar de esta fragata, señalado con el número 520.

1838.

GUADALETE.

El *Guadalete* era un hermoso bergantín de 22 cañones, que carenado y forrado de nuevo en cobre, salió de la Habana el 3 de Julio al mando del capitán de fragata D. José Morales de los Ríos, escoltando al correo de la Península. A las cuatro de la tarde, siguiendo la vuelta de tierra con todo aparejo, brisa fresca del ENE. y marejada gruesa, en el momento de virar por avante, tocó el buque por tres veces en un cabezo situado entre Guanabo y el Rincon, y aunque salió inmediatamente con ayuda del aparejo, habiendo perdido el timón, no pudo impedirse la varada en otro cabezo inmediato.

Mientras se reconocía con los botes el fondo, se aferró el aparejo, echando abajo vergas y masteleros de juanete: se alijó la aguada y otros pesos, y por último se tendieron un ancla y anclote por la popa; pero faltando cadena y calabrote, se atravesó á la mar el bergantín, recostándose sobre el cabezo, que en pocos minutos averió los fondos.

Como inútiles, se abandonaron entonces las faenas emprendidas para apuntalar el buque, empezando la de salvar algunos viveres, depositándolos en la playa, antes que el agua, que llenaba la bodega, los inutilizase. Antes de anochecer se había sumergido la popa, sin que por ello cesaran los choques sobre la piedra;

mas á este tiempo habia ya en la playa recursos con que formar barracas y viveres para algunos dias, así que pudo abandonarse el *Guadalete* á las once y media de la noche con el mayor orden y felicidad, haciendo previamente al correo la señal de arribar á la Habana para dar noticia del siniestro.

En la misma noche salió el vapor *Almendares* con auxilios de toda especie, que hacia inútiles la destruccion rápida del bergantín, que halló partido por la cuaderna maestra.

Solo restaba el salvamento de efectos, que llevó á cabo la tripulacion del mismo *Guadalete*, sacando artillería, aparejo y los pertrechos todos, con impropio trabajo y con la constancia y subordinacion que tanto distinguen á nuestra gente de mar. Pasaba el dia sin defensa contra aquel sol abrasador y la noche, buscándola contra los mosquitos de toda especie sin reposo alguno. Muchos marineros, arrostrando la posibilidad del encuentro de tiburones, se metian en el agua, sin conseguir, más que parcialmente, librarse de aquella plaga insoportable, que, produciendo fuerte irritacion en la piel, acababa por una erupcion dolorosa.

El consejo de guerra reunido en la Habana para examinar el naufragio del *Guadalete*, sentenció á su comandante por mayoría de votos á privacion de mando de buque por término de dos años; pero el Supremo Tribunal de Guerra y Marina limitó á un año la pena, que fué aprobada de este modo por S. M.

1839.

BARCINO.

En un temporal del SE. que reinó en el puerto de Cartagena la noche del 28 de Noviembre, fué abor-
dado y echado á pique por una fragata mercante ex-
tranjera, el falucho *Barcino*, que mandaba el teniente
de navío D. Maximino Posse. El consejo de guerra lo
declaró absuelto de cargo.

1840.

TRILLO.

Al remontar las bocas del Ebro el falucho *Trillo*,
que mandaba el alférez de navío D. Manuel de la Pe-
zuela, varó el 8 de Febrero en la costa que ocupaba
la faccion carlista. Apercebida esta del accidente,
estableció en el momento una batería en situacion con-
veniente con que rompió el fuego sobre el *Trillo*. Otro
falucho acudió en su auxilio y á la par que las tripu-
laciones trabajaban para poner á flote el primero, sos-
tuvieron y contestaron con serenidad el fuego; mas la
situacion era tan desventajosa, que conservándola era
muy probable una pérdida sensible en la gente, sin
que con ella pudiera salvarse el falucho, consideracion
que determinó al comandante á abandonarle, incen-

diándolo previamente para que nada pudiera aprovechar el enemigo.

1844.

CRIOLLA.

Cerca de punta Morantes, en la isla de Jamáica, determinó pasar la noche del 29 de Febrero el comandante de la goleta *Criolla*, de dos cañones, por no haber salido el práctico que esperaba para tomar el puerto de Kingston. Aunque la brisa era fresca del NNE., proporcionado el aparejo y conservándose á la vista de la farola, creyó que ningun riesgo se ofrecia en esperar en tal situacion la amanecida. Sin embargo, la goleta, arrastrada por corrientes no calculadas, embarrancó á las tres de la madrugada, en un escollo de la costa baja.

Sin pérdida de tiempo, se alijó el buque, intentando las maniobras más propias para ponerlo á flote, maniobras que continuaron con nuevo vigor al amanecer, con presencia de los prácticos de la localidad, hasta que abiertos los fondos y anegada la bodega se evidenció su inutilidad. Se procedió entonces al salvamento de efectos que se consiguió por completo, siendo trasladados al arsenal de Kingston, con toda la tripulacion por una goleta de guerra inglesa.

El consejo de guerra de oficiales generales reunido en la Habana para juzgar la pérdida de la *Criolla*, acordó que esta era debida á un accidente inevitable que no argüia ignorancia ni falta de precaucion en el

comandante, teniente de navío D. Patricio Montojo, por lo que lo declaraban libre de cargo y sin que la pérdida pudiera perjudicar en manera alguna su buena opinion en el cuerpo.

CUBANO.

Al amanecer el 4 de Octubre, las apariencias de tiempo y la bajada del barómetro indicaban en el puerto de la Habana la proximidad de uno de esos temporales que suelen presentarse en el equinoccio y que á veces han sido cruel azote para la isla de Cuba. Era este dia el señalado para la salida del correo de la Península, que la verificaba siempre escoltado por un buque de guerra, hasta desembocar el canal de Bahama, y el bergantin *Cubano* estaba comisionado esta vez para el convoy. Los prácticos, consultados por el capitan de puerto, habian opinado no ser prudente la salida en tanto no se declarase el tiempo, sin embargo, el capitan del bergantin español mercante *Aviso*, nacido en la patria de Elcano, con la osadía aunque no con la fortuna de su ilustre compatriota, desoyendo toda observacion se hizo á la mar, para dirigirse á los puertos de Cádiz y Barcelona. El huracan que sobrevino, confirmando las suposiciones de los prácticos, lo naufragó en playa de Chivos, habiéndose salvado solo seis individuos de cincuenta que llevaba á su bordo; entre los ahogados se contaba el capitan, que pagó su temeridad con la vida.

Pero el huracan no era cosa evidente en la madru-

gada del 4, se esperaba si fundadamente, mas un buque lo retaba y los que como él tenían anunciada la salida no quisieron ser tenidos en menos, que si es virtud en los marinos la prudencia, no gustan verla interpretar de timidez. Los bergantines mercantes españoles *Zaragozano* y *Observador*, que se dirigian tambien á la Península y el anglo-americano *Portland* que hacia viaje á Nueva-Orleans, imitaron al *Aviso*, lo cual exigió la salida del correo y la de su convoy el bergantin *Cubano*.

A las once de la mañana estaba este buque con dos rizos en las gavias, y al anocheecer capeaba en vuelta del Norte con la gavia en los tres rizos y trinquetilla, declarado ya el temporal. El correo capeando de la misma vuelta, se perdió de vista en la oscuridad, que daba mayores proporciones al mal tiempo, verdadero huracan (1) á las siete de la noche. El bergantin se vió obligado á meter la gavia y trinquetilla, quedando con solo la mesana de capa.

Al salir el sol el 5, el viento que habia rolado del E. al N. estaba en su mayor fuerza; la mar destruyó el espejo de popa, los botes de los pescantes, rueda del timon y bitácora y por un momento quedó dormido el bergantin sin responder al timon. Echando al agua cuatro cañones de sotavento, con otros recursos marineros se consiguió adrizarlo y resistir aun, pero con detrimento considerable en el casco que empezó á hacer agua por los fondos. Las bombas funcionaban con buen re-

(1) Véase huracan de 1846.

sultado hasta la amanecida del 6 en que se inutilizaron ambas, y como los medios ideados para sustituirlas no fuesen proporcionados á la cantidad de agua que entraba, esta habia ganado á las diez de la mañana la altura de la cubierta del sollado.

En esta situacion, considerando inminente la pérdida del bergantin, se acordó por la junta de oficiales arribar en vuelta del Sur, á riesgo de embarrancar en punto donde nadie pudiera salvarse; mas puesta en ejecucion la empresa, corriendo con el bolso del trinquete, descubrieron felizmente una playa, que era la de Bacuranao á la una y media.

De poco hubiera servido embarrancar no contando con abrigo para que los botes alcanzaran la tierra y este abrigo no podia buscarse sino en el mismo buque, ó sea en su costado. Para lograrlo, se orzó en tiempo oportuno y se consiguió en efecto que al varar quedase atravesado, con el costado de estribor á la mar y los palos, que se habian picado al mismo tiempo, por el babor.

En tal disposicion costó no poco echar al agua el segundo bote en que fué á tierra un oficial con objeto de dirigir el desembarco y allegar auxilios; pero tuvo la desgracia de zozobrar con la resaca, perdiéndose la embarcacion, aunque toda su gente cogió la playa. Visto este contratiempo en el bergantin, se construyó una jangada con la madera de respecto, trabajo que deshizo instantáneamente la mar, al procurar utilizarlo. Se echó entonces al agua el primer bote, que como el anterior se desfendió en la playa: no obstante, en

ambos se habia salvado la mayor parte de la gente. El *Cubano* habia tumbado en tanto, y en él, sin esperanza alguna, pasaron la noche, asidos al costado de estribor en que rompía constantemente la mar, el comandante y los que con él quedaban. Al aparecer el nuevo dia, calmada algo la reventazon, el práctico y dos marineros se ofrecieron voluntariamente á nadar hácia tierra, llevando un cordel de corredera, de que pendia la salvacion de todos. Sus humanitarios esfuerzos tuvieron éxito cumplido; por el chicote de la corredera llegó á la playa un cabo delgado y otro grueso; por este que, asegurado como andarivel dió paso á todos los náufragos, siendo los últimos en salir de á bordo el guardia marina D. Francisco Javier de la Cuesta y el comandante. Solo un artillero pereció ahogado.

El bergantin *Cubano* no habia sido construido para el servicio de la Armada y la endeblez de sus miembros, insuficientes para soportar el peso de los 20 cañones que se le montaron, fué la causa principal de su pérdida. Sin esta circunstancia y la de la rotura de las bombas, es de creer que se hubiera aguantado á la capa á favor de la acertada preparacion marinera en que se le puso.

El consejo de guerra reunido en la Habana juzgó por unanimidad que el comandante, capitan de fragata D. Ramon Armero, habia llenado cumplidamente su deber en este desgraciado acontecimiento, declarándole por lo tanto absuelto de todo cargo. Acordó tambien el consejo mencion honorífica á la conducta observada por el guardia marina D. Francisco Javier de la Cuesta.

1846.

Huracan en la isla de Cuba.—Estragos que causó á los buques.

Aciagos fueron para la isla de Cuba los dias 10 y 11 de Octubre de 1846: reciente aun el recuerdo de los siniestros causados por el huracan del 4 y 5 del mismo mes de 1844 (1); no concluidas las obras de reparacion en fijas y edificios, se presentó de nuevo el más terrible de los fenómenos atmosféricos en aquella localidad, destruyendo cuanto se ofreció á su paso, cambiando en ruinas los pueblos y en eriales sus fertilisimos campos.

Por los recuerdos de los que presenciaron alguno de los temporales de fines del siglo pasado y por las noticias que se conservan escritas de los de 1791, 1794, 1796 y 1844, se calificó el presente como el más horrible de todos, no solo por la violencia del viento, sino tambien por los perjuicios inmensos que causó en la tierra y en la mar.

(1) No se ha hecho mencion especial de este huracan, ni de los otros que se citan, á excepcion del de 1794, por no haber causado daños de consideracion en los buques de guerra, objeto de este libro. Por la misma razon nada dice del de Agosto de 1856; pero la descripcion de este hecha con toda prolijidad y exactitud por el entonces alférez de navío D. Eugenio Sanchez y Zayas, puede verse en la *Crónica naval de España*, tomo 4.º, página 129. La misma publicacion en el tomo 11, pág. 597 y tomo 12, pág. 16. Contiene una tabla cronológica muy curiosa que comprende 317 huracanes observados en las Indias Occidentales desde 1494 á 1856.

En su lugar se han estampado las observaciones hechas durante el huracan de Agosto de 1794 y para que puedan compararse, se expresan á continuacion las de 1844 y 1846.

Observaciones hechas durante el huracan de 1844.

BAROMETRO.

HORAS.	Medida francesa antigua.		Medida inglesa.	
Octubre 4	2 ^T	27 ^P	10 ¹ 75	29'75
»	6	27	9, 00	29'60
»	10	27	7, 50	29'45
»	13	27	6, 00	29'32
»	16 $\frac{1}{2}$	27	4, 25	29'17
»	18	27	2, 00	28'97
»	20	27	0, 75	28'82
»	22	27	1, 35	28'88
5	00	27	4, 20	29'07
»	2	27	7, 00	29'38

En este temporal que se creyó el mayor de cuantos habia sufrido la isla, el viento empezó por el NE. en la noche del 4, rolando despues por el N. al NO., donde terminó. El termómetro de Reamur se mantuvo entre 20° y 21'25.

Observaciones hechas durante el huracan de 1846.

Horas.	BAROMETRO.		
	medida inglesa.		
Octubre 10	11 ^h	45 ^m	29'25
»	12	»	29'22
»	12	25	29'20
»	13	15	29'15

	Horas,		BARÓMETRO. medida inglesa.
Octubre 10	14	»	29'10
»	14	35	29'02
»	15	18	28'97
»	16	»	28'94
»	18	»	28'72
»	20	»	28'59
»	20	30	28'16
»	21	10	28'10
»	22	»	27'52 máximo descenso.

Estas observaciones fueron hechas con delicadeza por el comandante general del apostadero, teniente general D. José Primo de Rivera. El termómetro se mantuvo entre 20 y 21° Reamur, ó sean 79 á 80 Farheneit. El huracan empezó por el NE. al ENE. á las 12 de la noche del 10 y arreciando progresivamente su violencia, llegó al máximun á las 8 de la mañana del 11; roló al SO. entre 11 y 12 de este dia y terminó por el NO. á las 5 de la tarde, con recios chubascos.

El descenso máximun en los tres años citados, fué:

1794	29'50
1844	28'82
1846	27'52

En el año de 1844 se hallaban en el puerto de la Habana las fragatas *Isabel II* y *Córtés*, los vapores *Congreso* y *Bazan*, las goletas *Ligera* y *Trasporte* y los pontones *Trueno* y *Marte*. De estos buques de guerra todos tuvieron averías, siendo mayores las de la goleta

Ligera, que desarboló sus dos palos. La machina cayó sobre un almacén que destrozó.

De los buques mercantes tuvieron grandes averías *ocho* fragatas, *siete* bergantines y *una* goleta; y de menos consideración *siete* fragatas, *siete* bergantines y *tres* goletas.

Por último, de los de cabotaje, se perdieron completamente *un* bergantín y *veintisiete* goletas, balandras y viveros; se fueron á pique *siete* de estas últimas clases; vararon y desarbolaron con grandes averías *dos* bergantines y *quince* goletas y balandras.

Véanse ahora los siniestros de 1846.

Buques de guerra.

Vapor *Bazan*, de 200 caballos y 6 cañones, comandante capitán de fragata D. Mariano de Luna. Se hallaba amarrado en el arsenal recorriendo la máquina, por lo que no pudo valerse de ella: empezó á garrar á las 5 de la mañana y abordó á la goleta *Habanera*, recibiendo algunas averías. A las 8 y $\frac{1}{2}$ un bergantín inglés desamarrado le envistió de traves, deshaciéndole la obra muerta y tambor de estribor. Continuó gar-rando con tres anclas, hasta varar sobre la restinga del almacén de pólvora de la marina. Fué puesto á flote el día 14.

Vapor *Motézuma* (después *Castilla*), de 200 caballos y 6 cañones, comandante capitán de navío D. José Morales de los Ríos.

Estaba listo para salir con destino á Cádiz: á las

12 de la noche encendió los hornos y se hubiera mantenido con el auxilio de la máquina á no haberle ido encima primero una goleta, despues la fragata *Primera de Guatemala*, que desarboló de los cuatro palos en el choque, derribando el de trinquete del vapor, y por último la fragata inglesa *Agnes Jane*, que se le atravesó por la proa sobre las cadenas. Partieron estas, yendo á varar el vapor al ángulo del baluarte de Paula con pérdida del bauprés, tajamar, timon, jardines, tambores y obra muerta. Salió á flote el 18 con auxilio del *Bazán*.

Vapor *Guadalupe* (despues *Leon*), de 200 caballos y 4 cañones, comandante capitan de fragata D. Manuel Sivila.

Estaba amarrado en cuatro en el arsenal, y habiendo arrancado los cañones á que estaban fijas las cadenas de tierra se fué sobre el bergantin *Patriota*, que le destrozó su tambor y la obra muerta.

Vapor *Satélite*, de 90 caballos y un cañon, comandante teniente de navío D. Pio de Pazos.

Encontrábase en el arsenal y se aguantó con auxilio de la máquina hasta las 11 de la mañana, hora en que se atravesó por su proa un bergantin que partió las cadenas, bauprés, velacho, tajamar y barraganetes de proa. Embarrancó entonces en la ensenada de Chavez, quedando en dos piés de agua y no pudo sacarse.

Bergantin *Habanero*, de 20 cañones, comandante capitan de fragata D. Rafael Tavern.

Se aguantó sobre sus amarras sin novedad hasta las 8 $\frac{1}{2}$ de la mañana del 11; un bergantin inglés se atravesó á esta hora por su proa, desarbolando de los palos,

que cayeron dentro del *Habanero* haciendo averías. Con ímprobo trabajo se consiguió sacarlo de la proa, pero cruzadas las amarras quedó abarloado, desmintiendo la obra muerta, trancaniles y mesas de guarnicion, en tanto se logró que pasara por la popa. Sin este incidente nada hubiera sufrido el *Habanero*, pues ninguna de sus anclas tuvo movimiento.

Bergantin *Patriota*, de 16 cañones, comandante capitán de fragata D. Blas Garcia de Quesada.

Amarrado en el arsenal se mantuvo firme, sin embargo de haberle abordado el vapor *Guadalupe*, ocasionándole ligeras averías. Tuvo un oficial de mar y un marinero contuso.

Bergantin *Nervion*, de 10 cañones, comandante teniente de navío D. Francisco G. de Quesada.

Se hallaba amarrado en el arsenal y pudo sostenerse, lo mismo que el *Patriota*, mediante grandes esfuerzos y multiplicacion de amarras, con averías de poca entidad.

Bergantin *Constitucion*, comandante teniente de navío D. Enrique Croquer.

Se hallaba en bahía, sobre un muerto y tres anclas. Abordado por una fragata extranjera se fué sobre el muelle de la machina donde le embistió la española *Arispe*, desarbolándolo y echándolo á pique. La tripulacion se salvó en el muelle con solo tres hombres lastimados. Más adelante se salvó este buque y fué carenado.

Bergantin *G. Laborde*, comandante teniente de navío D. José J. Gomez.

Estaba en el arsenal, se le atravesó por la proa una goleta mercante que partió las amarras y fué á varar en la playa del castillo de Atarés, quedando en tan mal estado que se dió por excluido.

Goleta *Criolla*, comandante teniente de navío Don Francisco Chacon.

Garró en bahía hasta el muelle de la machina; aquí fué abordada por un bergantin que la desarboló completamente, impulsándola hasta el muelle de los vapores de Regla, donde se fué á pique. Perdió un marinero y tuvo otros lastimados. Este buque fué sacado y carenado despues.

Goleta *Polka*, comandante teniente de navío Don Jorge Fuster.

Se aguantó sobre sus amarras hasta las 5 de la mañana que, embestida por una fragata y un bergantin, se fué á pique sobre el muelle de la machina. La tripulacion se salvó, sufriendo una contusion fuerte en el pecho el alférez de navío D. Federico Lobaton.

Goleta *Habanera*, comandante teniente de navío Don José M. Viñalet.

Habiéndose conservado en el arsenal sobre sus amarras hasta ser abordada por el *Bazan*, se fué al garete á las 6 de la mañana, varando en la playa de Atarés donde quedó acostada, perdiendo la zapata y partiendo tres ligazones del pantoque sobre una piedra. Se sacó á flote el 20 y fué carenada.

Goleta *Infanta*, comandante teniente de navío Don Juan Gonzalez.

Se aguantó en el arsenal y tuvo pocas averías.

Ponton *Marte*, comandante el teniente de navío Don José Baldasano.

Fué abordado por el bergantin inglés *Minstrel*, que le partió el tajamar, serviola, obra muerta y mesa de guarnicion Perdió tambien los botes.

Ponton *Trueno*, comandante teniente de navío Don Francisco Murias.

Garró desde la cuarentena hasta el bajo de Regla, donde quedó desfondado. La tripulacion se salvó en la fragata rusa *Victoria*.

Se hallaba tambien en bahía una escuadrilla francesa mandada por el contra-almirante Laplace, compuesta de la

Fragata *Andróméde*, de 50 cañones, comandante M. Danthon.

Se mantuvo sin novedad hasta las 9 de la mañana, hora en que le faltó una cadena y abordó á la corbeta *Blonde*. Perdió los masteleros y varó en el bajo Atocha, sufriendo mucho en los fondos. Pasado el temporal tuvo que dar la quilla para carenarlos.

Corbeta *Blonde*, de 20 cañones, comandante monsieur Lebéque.

Desarbolada en el abordaje con la *Andróméde* fué á varar sobre Cayo Cruz, quedando en muy mal estado.

Vapor *Tonnerre*, comandante M. Delacour.

Perdió los palos y tuvo algunas otras averías pero se aguantó sobre las amarras.

Buques mercantes.

Se encontraban en el puerto de la Habana el día 10 5 vapores, 28 fragatas, 54 bergantines y 74 goletas, ó sean 161 buques nacionales y extranjeros, no incluyendo las embarcaciones de tráfico y menores de cabotaje. De estas ni una sola escapó sin averías de más ó menos consideracion, segun se especifica en el siguiente resumen:

Vapores: 3 fueron á pique; uno quedó destrozado; uno corta avería.

Fragatas: 4 se perdieron por completo; 8 fueron á pique; 2 vararon; 3 tuvieron avería gruesa; 7 de menor importancia

Bergantines: 4 se perdieron; 10 zozobraron; 2 vararon; 14 desarbolaron; 13 tuvieron grandes averías; 11 de menos importancia.

Goletas: 6 se perdieron; 37 fueron á pique; 22 desarbolaron y 16 vararon.

Puede juzgarse del aspecto que presentaria el puerto en los momentos del huracan y en los que siguieron á su paso, pero la descripcion es difícil. Los cables y cadenas de mayores dimensiones se partian como simples hilos, y cada buque desamarrado era ariete infernal que destrozaba á otros que á su vez embestian á los mejor situados. A los crugidos de los choques, se mezclaba el estridente son de las cadenas, las voces y gritos de los marineros, las rompientes de la mar, domiñándolo todo el bramido del viento, que doblaba los palos

hasta partirlos ó tumbar la nave que no evitaba esta suerte con el hacha. Azotaba la lluvia el rostro del hombre de tantos modos combatido, aumentando las apariencias del peligro la oscuridad que lo envolvía.

En la ciudad volaban tejas y aun tejados enteros; hundíanse las puertas y ventanas; rechinaban las maderas, anunciando el desprendimiento de los techos, ó desprendíanse sin anuncio sepultando á muchos.

Para que pueda concebirse la extension de este terrible azote, aunque ajeno de este lugar, incluiremos un ligero resúmen de los destrozos que hizo en la ciudad.

Como en los buques, raro fué el edificio que no padeció de sus resultas. La machina á pesar de su inclinacion y de las calenas con que se habia reforzado hácia la mar, cayó para tierra. Cayó tambien la torre de vigía de la comandancia general de marina, hundiendo parte de las azoteas y la de la iglesia del Angel que quedó arruinada. El teatro principal, recién construido, quedó con las paredes, 467 casas fueron completamente arruinadas y 1.520 sufrieron deterioros considerables, 43 personas murieron entre las ruinas, saliendo heridas 16, de que se tenga noticia.

La extension recorrida por este huracan en la isla de Cuba, puede calcularse encerrada por la costa del Norte entre Sierra-Morena y Bahía Honda EO. y por la del Sur, entre Cienfuegos y Galafre, tambien EO. En casi todo este territorio las desgracias de las poblaciones y campos fueron considerables.

En el surgidero de Batabanó se observaron notables fenómenos: en la noche del 10, al empezar el huracan,

las aguas, cuyo movimiento normal es insensible, bajaron progresivamente hasta dejar en seco los buques que estaban fondeados en 7 piés de fondo, y en la mañana siguiente, al cambiar el viento al NO. crecieron repentinamente, inundando la playa, el pueblo, de que no había quedado una sola casa y pasaron el Mégano hasta unirse á la Ciénaga. Los buques, que naturalmente flotaron de nuevo, partieron las amarras y embarrancaron, estrellándose dos goletas sobre el muelle. La de guerra inglesa *Pickle* desarboló y el vapor *Cubano* perdió la chimenea.

Un islote ó cayo de forma circular y de 36 á 40 piés de diámetro, fué arrancado por el viento y flotando con su arbolado de mangle, vino á parar al bajo fondo, donde ha quedado como si allí hubiera tenido origen.

Los wagoes del ferro-carril, aunque cargados y al abrigo del sobre-muelle, corrieron solos por la via y salvando el muro y los buques se fueron al agua.

Pasado el huracan, entraron en la Habana buques que dieron noticias de alguno de sus efectos en la mar. La fragata española *Iris* fondeó el 11 en la boca de Nuevitás, forzada por las malas apariencias del tiempo; pero al dia siguiente continuó su derrota y encontró un buque zozobrado.

La fragata *Esmeralda*, hallándose el 10 sobre la Anguila, tuvo que picar los palos y corrió hasta el meridiano de Mariel con el viento del NE. al ENE. Encontró tres buques perdidos y uno en bandolas.

La goleta *Carmita* condujo siete marineros y un

pasajero de la polacra *Vencedora*, buque que habia salido de Barcelona el 30 de Agosto, y que se perdió en la noche del 11 en Cayo Largo. Tambien condujo á un tripulante de la goleta costera *Villanueva*, que dijo haber salido de la Guanaja el 10 con nueve marineros y doce pasajeros, entre ellos una señora: que á las doce de la noche empezaron á sentir el tiempo y lo corrieron á palo seco: que picaron el mayor, yendo á parar á Cayo Pichones á las seis de la tarde del 11, en cuyo momento vió desaparecer á todos sus compañeros, llevados por la mar, salvándose él por haberse ezredado en la maniobra del palo, de donde lo sacó en la tarde del 12 el bote de un bergantin de guerra Norte-americano que se habia perdido tambien en las inmediaciones.

Este bergantin era el *Perry*, comandante Mr. Blake, que salió de la Habana el dia 10 conduciendo al comodoro Sleat. Naufragó en Cayo Hueso, salvándose la tripulacion.

Aunque más vagas, se tuvieron noticias de la pérdida de los buques americanos *Francis Walts*, *Exchange* y *Safford*, y de otros muchos en las inmediaciones de Cayo Hueso, así como de la casi total ruina de esta poblacion; de la desaparicion de Cayo Arenas (*Sand Key*), y por último, de la de las tres farolas que existian en este y en aquel punto.

Las pérdidas sufridas por la marina de guerra fueron producidas, segun puede inferirse de lo que vá relatado, por los buques mercantes, que casi en totalidad se desamarraron: sin ellos, á pesar de la violencia del

viento y de la gruesa mar que levantó, los de la Armada se hubieran aguantado sobre sus anclas sin contratiempo.

El comandante general del apostadero elogió altamente la conducta de los jefes y oficiales de la escuadra, así como sus oportunas y bien combinadas disposiciones, aun en los momentos de mayor peligro.

1850.

MARTIN ALVAREZ.

En derrota desde el puerto de la Coruña al de Santander la goleta guarda-costas *Martin Alvarez*, de porte de un cañon en coliza de á 18 y dos pedreros de á 3, mandada por el teniente de navio D. Florencio Montojo, fué sorprendida por un temporal del O. que desfogó en la noche del 6 de mayo, hallándose sobre Rivadesella. Con intencion de reconocer la farola de Santander y de tomar este puerto ó el fondeadero del Sardinero en la amanecida, quedó la goleta con solo el foque, sin boneta, gobernando hácia el SE.; pero arreciando el tiempo, no fué posible reconocer la costa ni el práctico se determinó á acercarse á ella, temiendo el efecto de las corrientes hácia el E., que era de suponer sotaventeasen al buque de dicho puerto. En consecuencia, se orientó el aparejo conveniente para intentar la entrada en cualquiera de los puertos más orientales de Santoña ó Pasajes, frustrada tambien por

la cerrazon, que no consentia asegurar la situacion del buque. La opinion unánime, en junta de oficiales, fué entónces de capear de la vuelta de fuera, lo que se puso por obra, perdiendo en la maniobra el foque y la canoa y sosteniéndose dificultosamente el buque contra la mar arbolada del viento.

Durante la noche del 7 hizo esta averías considerables, llevándose la batayola de babor, el trinquete é inundando el buque, cuya tripulacion hubo de poner en juego las bombas para aliviarlo. A las 3 de la madrugada una ola enorme rompió sobre el costado, rindiendo la obra muerta y barraganetes de jàrcia á jàrcia de los palos, llevándose el bote y pescantes de babor y dejando dormida á la goleta; felizmente cuando se preparaban á picar el palo mayor para salir de situacion tan peligrosa, un segundo golpe de mar, chocando en la aleta, la adrizó desaguándola.

La junta de oficiales, reunida de nuevo por el comandante, juzgó, visto el estado del buque y el incremento del temporal, que la continuacion de la capa ocasionaria la pérdida segura de la goleta. La arribada, único arbitrio que se presentaba, conducia igualmente al naufragio del buque; mas quedaba la probabilidad de salvar las vidas si, contando con la Providencia, daban con algun punto accesible de la costa.

La alternativa, aunque afflictiva, no podia hacer dudosa la resolucion: izóse un foque sin boneta, arribando la mayor, verificando la arribada con felicidad y huyendo de la mar con el bolso del trinquete, voló

á su destruccion la *Martin Alvarez*, envuelta en las nieblas que habian de velarla.

A las once de la noche del 8 el movimiento del agua y su color indicaron la proximidad de las rompientes, que envolvieron efectivamente al buque poco despues, desmontando el timon y arrebatando de la cubierta al alférez de navío D. Vicente Vial y Bassoco, segundo comandante. Todos á bordo esperaban por instantes la misma suerte, aunque para evitarla hacian esfuerzos sobrehumanos asidos á los cabos de manobra; pero solo estaba reservada á aquel desgraciado oficial: la misma reventazon que habia barrido la cubierta levantó la goleta, impulsándola hasta quedar eu seco su proa. Picados inmediatamente los palos, disminuyeron las sacudidas, haciéndose sensible la mejora de situacion del buque por la vaciante de la marea, circunstancia providencial que acompañó á la varada.

A las tres y media de la madrugada se descubrió un gran espacio seco por la proa, que el comandante mandó explorar á varios marineros, para saber si estaban en tierra firme ó en algun banco aislado y obrar en consecuencia. Volvieron en breve los comisionados con la satisfactoria noticia de haber cesado el riesgo personal, noticia que confirmaba la primera claridad del dia, á favor de la que se practicó el desembarco, empezándolo por los heridos y enfermos.

La goleta se hallaba en la playa de Moliets, costa de Francia, en ella se construyeron barracas donde albergar la tripulacion y principalmente los heridos

que ascendian á 11, entre ellos el carpintero, procediéndose al salvamento de los pertrechos.

El casco no presentaba averías irremediables, consistiendo la principal en un rumbo bajo la cinta, que se tapó, calafateando otras filtraciones inmediatas á la quilla, con el intento de ponerlo á flote en marea viva. Un nuevo temporal deshizo, sin embargo, los trabajos preparatorios antes de la época en que habian de utilizarse.

El *Maire* de Moliets Mr. Coutier, cuyo nombre consignamos con placer, ofreció al comandante cuantos auxilios estaban á su alcance, llevando su generoso proceder hasta permitir se cortasen de la finca de su propiedad los pinos y otras maderas que se necesitaron para puntales, picaderos y otros útiles. Proporcionó en el pueblo una casa para habilitarla como enfermería para los heridos; maudó que los vecinos del mismo facilitasen las herramientas que pudieran servir al salvamento de la goleta y asistió á la Misa y entierro que se hizo al desgraciado Vial, cuyo cadaver fué arrojado por la mar en las inmediaciones del buque, el 29 de Mayo.

La *Martin Alvarez* salió á flote en la marea viva de Junio y fué llevada á Pasajes por tres trincaduras de aquel apostadero; pero el presupuesto de su carena era tan elevado, que se dispuso la venta en pública subasta, rematándose en la cantidad de 16.600 rs.

El consejo de guerra declaró absuelto de todo cargo al comandante D. Florencio Montojo.

1852.

MARCIAL.

Una fuerte fugada que sorprendió al falucho de segunda clase *Marcial* con todo aparejo, en el momento de aproximarse á la Rábita, provincia de Almeria, lo zozobró el 16 de Junio ahogándose el segundo capitán, D. Eduardo Camero, el condestable y siete marineros. El capitán, segundo piloto D. José Carreras y 16 individuos de la tripulación se salvaron por la decision de los matriculados de Albuñol, que acudieron inmediatamente con embarcaciones en su auxilio. El buque no volvió á verse.

Con motivo de esta pérdida se estableció como jurisprudencia, por Real orden de 25 de Agosto, que se reemplacen á la gente de mar, contramaestres, maestranza, etc., las prendas de equipo que pierdan irremediamente en naufragio, incendio ú otro accidente desgraciado, siempre que á la peticion acompañe sumaria que acredite la causa de la falta.

En el expediente formado sobre este suceso se probó que el capitán ya en el agua, sin ocuparse de sí mismo, atendió con gran serenidad al salvamento de su gente: fué por lo mismo propuesto para recompensa, otorgándole S. M. la graduacion de alferéz de fragata.

PIZARRO.

Las tentativas que para apoderarse de la isla de Cuba se hicieron por bandas piráticas procedentes de los puertos de los Estados-Unidos, no habian terminado en este año. Las autoridades de aquella isla tenian noticia de las maquinaciones de sus enemigos y estaban prevenidas, asi que al avistarse desde el Morro el 10 de Setiembre una fragata cuyas maniobras eran sospechosas y que despues de fachear sobre la costa se dirigia hácia sotavento, salió de la Habana con objeto de reconocerla el vapor *Pizarro*, de 350 caballos y 6 cañones, buque de ruedas que en ocasiones anteriores habia probado la excelencia de su marcha.

El *Pizarro* avistó una fragata en efecto, y no tardó en estar á su costado; pero era la española nombrada *Balear*, que habia tambien salido de la Habana. Por ella supo que la americana sospechosa se habia dirigido al puerto de Mariel, rumbo que inmediatamente y á toda velocidad emprendió el vapor. A las siete de la noche el comandante, capitan de navío D. Francisco Grandallana, que se hallaba sobre el tambor, acompañado del práctico, llamó la atencion de este sobre la distancia á que navegaban de la costa, que le parecia muy corta; y no satisfaciéndole la opinion contraria de este, que se estimaba á tres millas, mandó parar la máquina y darle todo impulso hácia atrás, determinacion que no pudo ya impedir la varada del buque.

Esta tuvo lugar sin violencia y segun despues se vió en el sitio denominado Tango Farango, unos tres cables del Mariel. La mar estaba picada, y urgía evitar su efecto sobre el buque que habia quedado con 13 piés de agua por la proa y 21 á popa, así fué la primera providencia tender el mayor anclote, pasar á popa la artillería, cadenas y municiones, y vaciar la aguata, mientras pasaba un bote al Mariel á solicitar auxilio del bergantin *Gravina*, que allí estaba, y á dar aviso á la Habana de la ocurrencia.

Este llegó, por tierra, en la tarde del 11, y en la misma salió el comandante general del apostadero en el vapor mercante *Habanero*, llevando elementos de toda especie que le hacian confiar no tuviera mal resultado la varada: sus cálculos fallaron á pesar de todo, por una circunstancia que puede calificarse de extraordinaria en las costas de aquella isla y más en tal estacion, que fué la gruesa mar del O. y NO. que recaó despues de varado el vapor y que rompiendo sobre él lo salvaba. El *Habanero* no pudo acercarse al lugar del suceso que hacia muy peligroso esta misma mar: entró en el Mariel por la noche, donde se hallaba ya una parte de la dotacion del *Pizarro*, abandonado, como era natural despues de los mayores esfuerzos, á que habia contribuido la tripulacion del *Gravina*.

Cuando calmó la mar, se encontró el vapor casi en seco, teniendo por la popa tan solo $3\frac{1}{2}$ piés de agua: los fondos no habian sufrido, sin embargo, lo que debia esperarse, no apareciendo á la vista ninguna lesion importante. Estaban aventadas las costuras, desmentido

el codaste y un tanto lastimados los pantoques; mas aunque debia suponerse mayor averia en la quilla y aporaduras, el reconocimiento interior y exterior verificado, no descubria daño en las ligazones, dando origen á la esperanza de volverlo á flote por grandes y muchas que fueran las dificultades.

Volvió á reinar la actividad en el buque, no menos que en el arsenal y puerto de la Habana, desde donde se preparaban y remitian bombas, cabrias, embarcaciones y anclas de las mayores dimensiones. Apenas la resaca de aquella playa abierta permitia el acceso, sin distincion de noche ó dia recomenzaban los trabajos de alijo, no limitados á los pesos manejables, sino tambien á las calderas, cilindros, condensadores, eje y todas esas enormes piezas de maquinaria, cuyo manejo aun en los arsenales es difícil.

Desde el 30 de Setiembre al 8 de Octubre reinaron fuertes brisotes del NE. y NNE. que impidieron la prosecucion de los trabajos, continuando la mar en los sucesivos en términos de no poder atracarse al buque más que en las horas de la amanecida. A pesar de esta nueva contrariedad y de lo que como consecuencia habian padecido los fondos, el vapor no solo se encontraba á plan barrido; esto es, vacío de todos sus efectos el 29 de Octubre, sino que tambien estaban terminados los preparativos para la faena que habia de ponerlo á flote, arrancándole del lecho de piedras en que se hallaba.

El comandante general del apostadero D. José María de Bustillo habia presidido todas las maniobras, apareciendo frecuentemente en Tango-Farango y comu-

nicando á todos su actividad, no menos que el ardiente deseo de salvar un buque, por tantos conceptos apreciado en la marina. El *Pizarro* se habia distinguido en la persecucion de las dos expediciones de filibusteros; habia traído á la capital al traidor Lopez; era de sobresaliente andar, como se ha dicho y era temido por los vapores de Nueva-Orleans, que más de una vez lo habian visto en su seguimiento á menos distancia de la que podian atravesar sus proyectiles. Su situacion en la playa era tan desesperada, que el logro de la maniobra que iba á intentarse, habia naturalmente de enaltecer la reputacion y los timbres de un cuerpo que en tanto estima los suyos. La entrada del *Pizarro* en la Habana seria festejada en la ciudad como un verdadero acontecimiento, que mucho que desde el general al marinero pusieron cuanto cabia en sus facultades para realizarla. Distinguiéronse los que dotaban el vapor, mereciendo en más de una ocasion que el comandante general dijera de ellos «que grandes eran la abnegacion y el interés de su comandante, oficiales y tripulacion, para hacerse notar en aquellos trabajos en que rivalizaban todos los de la escuadra hasta el punto de no dejarle nada que desear (1).»

Los preparativos de la faena consistian en haber llenado el plan del buque con pipería vacía, de la que tenia tambien una guirnalda exterior. En el sitio de más agua se habian tendido tres anclas de 70 quintales con 300 brazas de cadena de 22 líneas, cada una

(1) Comunicacion núm. 336 de 4 de Octubre de 1852.

engalgadas con anclotes de 20 quintales y 50 brazas de calabrote. Sobre las cadenas se habian dado amantes y aparejos de tumbar que iban á parar á un sistema de cabrestantes establecidos en la playa; y por último, para no descender á detalles, los vapores *Isabel II* de 500 caballos, *Colon* y *Blasco de Garag* de 350 cada uno, fondearon con 200 brazas de cadena, recibiendo por la popa cables de cañamo fijos en el *Pizarro*.

A una señal convenida de antemano, estas fuerzas, que bastaran para mover una masa mayor en muchas veces que el buque embarrancado, obraron simultáneamente con lentitud primero y con todo esfuerzo despues. Los cables, las cadenas se partieron como hilos; se dieron tros, se repitió una y otra vez la operacion y el casco, cuyos miembros crugian, no se movió de su sitio. El *Pizarro* estaba perdido.

No quedaba otra cosa que hacer que aprovechar los materiales, y esto se hizo, procediendo al desguace y salvando las curvas, perneria y herrajes.

Estos, los pertrechos, artilleria, máquina y cuanto podia utilizarse, sirvieron para la construccion en el arsenal de la Carraca de otro vapor de las mismas dimensiones y forma que con el propio nombre de *Pizarro* ha prestado y sigue prestando hoy buenos servicios en el mar de las Antillas.

El consejo de guerra celebrado en la Habana en 4 de Diciembre, declaró por unanimidad absuelto al capitán de navío D. Francisco Grandallana, condenando al práctico de costa á la pena de dos años de campaña, en clase de grumete, en los buques de la Armada.

1856.

FERNANDO EL CATÓTICO.
—

El servicio de correos entre la Península y las posesiones de América, verificado desde muy antiguo por buques de guerra y con posterioridad por los de empresas particulares que lo subastaban, se organizó de nuevo por el Estado en 1851, sustituyendo con magníficos vapores, que salían mensualmente de Cádiz y la Habana, las corbetas de vela encargadas hasta entonces de la conduccion de la correspondencia.

Uno de estos nuevos buques era el *Fernando el Católico*, especialmente dispuesto para el objeto á que se destinaba, estándolo tambien para trasformarse fácilmente en buque de combate, montando 16 cañones de á 68. Medía 1.500 toneladas, tenia aparejo de fragata y máquina de 500 caballos. La belleza notable de sus formas, el lujo y buen servicio de sus cámaras y más que todo la excelencia de sus propiedades, principalmente la velocidad de la marcha, que acreditó en repetidos viajes, haciendo algunos en 15 dias, brevedad sin ejemplo hasta entonces, le conquistaron una buena reputacion en la marina y el favor de los viajeros, que lo preferian á los demás buques de la línea.

El 13 de Diciembre de 1855 salió de Cádiz para hacer la última de sus travesias: verificó sin incidente las escalas de Canarias y Puerto-Rico, desde donde

continuó la derrota á la Habana con 114 pasajeros. A la puesta del sol, el 2 de Enero, embocado el canal viejo de Bahamá, se situaron por marcacion y distancia estimada á la sierra de Moa y tomado este como punto de partida para la navegacion de la noche, que se presentaba despejada, enmendaron el rumbo á las nueve para buscar el fanal de Maternillos. A la una y media de la madrugada, el centinela de la serviola de estribor gritó *rompientes por la proa*, voz seguida por el choque en elas del vapor, con velocidad que pasaba de 10 millas impulsada por la máquina y el aparejo.

Adoptadas las primeras medidas marineras, se descubrió al amanecer, que el buque estaba cercado de arrecifes; la costa baja muy inmediata y un bergantingoleta varado tambien al otro lado de la punta de Covarrubias, en que se hallaba el Fernando. Mientras se construian en la playa barracas para los pasajeros se alijaba de carbon y aguada y continuaban los esfuerzos hechos con la máquina y los anclotes tendidos por la popa, se despachó un bote para pedir auxilio al puerto de Nuevitas, distante 26 millas.

A medida que se elevaba el sol, crecia la fuerza de la brisa y aumentaba la mar, empeorando la situacion del buque que empezaba á hacer agua por los fondos.

En la amanecida del 5 se presentó el vapor *Don Juan de Austria*, procedente de Nuevitas, con socorro de gente, anclas y embarcaciones, haciéndolo el 6 el vapor mercante *Pelayo* con el comandante de marina, el del bergantin *Valdés* y nuevo refuerzo de marinería

y maestranza. Con estos elementos se procuró un esfuerzo supremo á la hora de la pleamar, funcionando la máquina del *Fernando*, la del *Pelayo*, á quien se dieron calabrotes de remolque y las anclas tendidas; pero nada se consiguió, determinando, en consecuencia que el *Pelayo* llevase á la Habana la correspondencia, pasajeros y algunos efectos de la carga del *Fernando*.

El tiempo, aunque con brisas frescas, permitió trabajar con alguna esperanza en las horas de las mareas, aunque estas son poco sensibles en las costas de Cuba; el *Don Juan de Austria* sustituyó al *Pelayo*, ayudando la máquina del *Fernando*, no solo en las tentativas para salir, sino tambien para achicar el agua de los fondos. Pronto faltó este poderoso auxiliar: el día 7 la bajada del barómetro y el cáriz anunciaron la proximidad del Norte, que en aquella estacion azota con furia las costas de la isla. El romper de la mar alternó con las sacudidas del buque en los escollos, la gente abandonó su alojamiento invadido por el agua y el maquinista participó estar completamente inutilizada la del *Fernando*.

Al día siguiente se marcaba en la bodega, como en las playas, el flujo y el reflujo de la mar, lo que no fué obstáculo, para continuar la extraccion de efectos, que con harto trabajo se conducian á tierra.

En la Habana causó la noticia del siniestro la penosa sensacion que correspondia á la estima y aun afecto que se tenia por el *Fernando*; no se daba crédito á la pintura de su situacion desesperada, que hacian los

del *Pelayo*, ni se perdian las esperanza de que la inteligencia y los recursos de la marina lograran salvar el casco y llevarlo, aunque destrozado, al arsenal. Actividad eléctrica reinó en este establecimiento preparando bombas, máquinas, perchas, efectos de toda especie que se embarcaban simultáneamente en los vapores *Pizarro*, *Leon* y *Blasco de Garay*.

Estos buques con marinería y maestranza, llegaron á Covarrubias el 12 de Enero. Cuantos recursos pueden sacarse del arte marineró, fueron sucesivamente ensayados con fe é inteligencia, pero inútilmente. Seria largo enumerar las maniobras emprendidas, con que se logró mover el buque, despues de desfondado, con el fin de tapar provisionalmente los rumbos: todas ellas acreditan á los Jefes que las dirigieron; baste saber que en junta que estos tuvieron el dia 19 de Marzo se reconoció la imposibilidad de conservar á flote el casco, aun cuando saliera de su cama de piedras, quedando decidido el abandono del *Fernando*, si bien se siguió, hasta el 23 de Abril, sacando piezas de la máquina y arrancando cobre y efectos del vaso.

Los dias 22 y 23 de Julio se reunió en la Habana el consejo de guerra que segun Ordenanza habia de juzgar la pérdida del *Fernando el Católico*, elevando á la aprobacion de S. M. la sentencia acordada por mayoría de votos. El Supremo Tribunal de Guerra y Marina hizo varios reparos tanto sobre esta como sobre la propuesta de aprobacion del auditor del apostadero que la consideraba dividida en dos partes; ejecutoria la una y pendiente de resolucion la otra, y S. M. conformán-

dose con la primera, determinó sufriera el comandante del buque náufrago la pena de dos años de suspension de empleo á que habia sido sentenciado, debiendo calificarlo el Almirantazgo para sus servicios ulteriores, y que el oficial que estaba de guardia en el momento de la varada fuera severamente amonestado por no haber hecho observar las reglas de policía, y calificado igualmente por el Almirantazgo.

1854.

SOBERANO.

El navío *Soberano* de 74 cañones, antes llamado *San Pablo*, fué uno de los que, llevando precisamente los nombres de los doce discípulos escogidos por el Salvador para evangelizar el mundo, se construyeron á la par en las gradas del astillero de Ferrol y bajaron al agua en 1770. Cambiado su nombre por el de otro navío del mismo porte que se desguazó en el arsenal de la Carraca en 1804, ya el único de sus compañeros, llegó á serlo tambien de los buques de su clase, en una nacion que que tantos ha contado. Su historia es un compendio de la de la marina española y encierra por lo tanto páginas bien tristes que no es oportunidad de registrar; pasámoslas hasta llegar al año de 1845 que ofreciendo más risueño aspecto á la renaciente armada, le presentó este buque, notable por más de un concepto, re-

cientemente carenado y armado con un esmero y ajujo que demostraba la predilección á un venerado objeto, resto y memoria de opulencia pasada.

Navegó pacíficamente en el mar de las Antillas y costas de la Península, sirviendo de escuela práctica á muchos de nuestros jefes y oficiales, sin perder en su vetusta edad la excelencia de sus propiedades marineras ni la rapidez sobresaliente de su marcha, hasta el año de 1854 en que, eclipsado su prestigio por la comparación con otros buques recientemente contruidos, y dispuesto el envío de considerables refuerzos al ejército de Cuba, fué designado, con varias fragatas y trasportes para este servicio, á cuyo desempeño habia de preceder el desembarco de casi toda su artillería.

Rindió con felicidad su viaje á Puerto-Rico y la Habana, al mando del capitán de navío D. Juan Bautista Lazaga y en el último puerto cargó maderas de construcción para regresar á la Península, en virtud de las órdenes del gobierno. El comandante, que antes de la salida de Cádiz y visto el estado del aforo interior, baos, curvería y considerable quebranto del buque, habia solicitado su reconocimiento, insistió para que se verificase en la Habana, atendiendo á que la estación de los huracanes en que iba á emprender el regreso á la Península hacia posible el encuentro de tiempos duros y de las averías consiguientes; mas siendo terminantes las órdenes antedichas, se le comunicó la de salida del puerto que verificó con 200 hombres de dotación y 300 licenciados del ejército de transporte el 28

de Agosto, escoltándole, hasta desembocar el Cana. de Bahama, el vapor *Pizarro*.

El 2 de Setiembre, franco del canal, tomó la vuelta del E. que siguió con vientos del NNE. hasta el 6. Este día se presentó de mal aspecto, con frecuentes chubascos y mar gruesa: el barómetro descendía, anuncio que se tuvo en cuenta para hacer prudentes preparativos con que recibir el mal tiempo y así, al romper este al medio día en un furioso chubasco del NE. quedó el navío á la capa, mura á babor, con la gavia en todos los rizos, cangrejo mayor y trinquetilla, el barómetro en 29' 1.

Nada hacia suponer hasta entonces que era huracan el que se presentaba, de otro modo ocurriria al lector, por la entrada del viento, que se hallaba el navío en su segmento NO. y que le convenia precisamente la vuelta contraria á la que tomó; mas encontrándose el buque en aquel momento en lat. N. 30° 23' y longitud O. 71° 31' ó sea en la demora de la tierra N. 58° O. distancia 170 millas, una capa corrida, cual tiene que ser la de un huracan, ofrecia de esta vuelta riesgos mayores, con la probabilidad del encuentro de la costa. Tal debió ser el raciocinio del comandante cuya reputacion marinera es conocida.

Siguió arreciando el viento progresivamente y empeorando el cáriz: á media noche partió la verga mayor por el tercio del sotavento y se hizo trizas la gavia, que se substituyó al momento con la mesana de capa. La situacion al amanecer era critica: la mar espantosa, el viento verdadero huracan. Sus efectos eran

palpables en el buque; y no podia estrañarse el movimiento de las tosas y tablones estivados en las baterías á pesar de sus dobles trineas, al ver el de los baos, curvas y cubiertas, que se salian de su sitio. En la bodega habia 50 pulgadas de agua, no menos de dos piés en la primera batería, mientras en el sollado y cámaras nadaban los equipajes.

En la amanecida del 7 disminuyeron sucesivamente las rachas hasta quedar en calma á las ocho de la mañana. Se aprovechó la pausa para reparar con toda actividad las principales averías, asegurar las vergas de trinquete y velacho, y el bauprés, cuya carlinga y barbadas habian faltado, y en esta faena, siendo las nueve y media saltó el viento del NO. con más furia que nunca, aunque sin llegar al límite que alcanzó á las once de la noche, señalando el barómetro 27' 60 pulgadas.

Difícil es formar idea ni aun aproximada de la situación del navío en aquel momento, como es difícil que pueda concebirse, por simple relacion, el movimiento, altura y choque de las olas; la fuerza impetuosa del viento, la desarmonía salvaje de sus sonidos, el volar del celaje.... el huracan, en fin.

Dieu des chrétiens! c'est surtout dans les eaux de l'abime et dans les profondeurs des cieux que tu as gravé bien fortement les traits de ta toute-puissance! (1).

Una de las rachas desfondó el cangrejo mayor, rifó la trinetilla y la mesana, dejando sin vela, ó lo

(1) Chateaubriand.—*Génie du Christianisme.*

que es lo mismo, sin defensa la vieja nave. Crugian horriblemente sus costados, percibiéndose á simple vista el desprendimiento de los baos y el juego de los puntales, cual si todas aquellas piezas, unidas por mano del hombre, se vieran libres de obediencia á las leyes que presidieron á su conjunto. El buque conservaba noblemente la mura á la mar; pero qué movimientos, qué balances los suyos! El agua entraba por una y otra banda por encima del alcázar, sin que todas las bombas bastasen á evacuarla, pues que volvía á la bodega por las costuras y trancaniles. Por momentos se esperaba el desarbolo de los palos, cuyas jarcias, así por su elasticidad como por el movimiento de los cadenotes, aparecian en banda, y en efecto, partieron los estais del mastelero de gavia, amagando este venirse á la cubierta. Entonces seis marineros, verdaderos hombres de mar, subieron voluntariamente á picar sus jarcias, y el mastelero cayó al agua llevándose parte de la cofa que sostenia á aquellos valientes.

Un eminente orador sagrado ha descrito esta peligrosa faena y algunas otras situaciones del navío, en la forma siguiente:

«El mastelero pierde su equilibrio y es preciso picarlo. Valerosos marineros suben á la cofa á ejecutar la arriesgada operacion con inminente y continuo riesgo de perecer. En medio del violento balancear del buque, no dejando percibir apenas los golpes de los operarios ni la voz de mando del capitan el chasquido horrisono de las velas hechas pedazos, el ruido estrepitoso de las olas y el zumbido infernal de los vientos;

el palo ya sin apoyo amenaza caer sobre la muchedumbre apiñada en la cubierta. En situación tan angustiosa todos enmudecen sobrecojidos de espanto, porque al caer precisamente muchos perecerán, y el barco franqueará á lo menos uno de sus costados á las olas embravecidas. La muerte que se ve venir encima por momentos, hiela la sangre en las venas, muda la color, seca y arruga la piel, agarrota los nervios, y el viviente entonces entre ser y no ser parece una figura humana sin movimiento; vive y respira aun, y ya es un cadáver. Al desprenderse el palo un balance lo arroja á la mar con la mitad de la cofa donde trabajaban los valientes marineros. Un grito de horror se arranca de los pechos de todos ¡Ah!.... ah!.... se salvaron! milagro de la Virgen del Carment se salvaron!... quedando asidos y juntos en el resto de la cofa, asomados al precipicio!....

»Tres dias de continua angustia sin tomar alimento apenas, ocupada la tripulacion, los marinos en ejecutar las dificiles y peligrosas maniobras que con serenidad imperturbable ordenaba el diestro comandante, y los demás veteranos del ejército que regresaban á la madre patria á descansar de las belicosas fatigas, empleados en achicar el barco del agua que entrando á raudales lo inundaba, dejaron las fuerzas rendidas y los ánimos desfallecidos. Pero el temporal arrecia de nuevo; reproducense las escenas anteriores: los peligros aumentan, porque la nave vieja y muy mal parada apenas puede ya resistir. La proa se resiente; el contrafoc se lo lleva la mar, toda la arboladura pe-

ligra, y cuatro bombas reales, y todos los baldes y cuantos objetos cóncavos hay en el navío, no bastan á reducir el agua que lo anega. Cordones de gente con esta á la rodilla en la segunda batería, inundada completamente la bodega, devuelven á la mar sus ondas invasoras. En tanto el timon se entorpece, crúzase el buque presentando un costado á las olas embravecidas, y reclinándose á pesar de sus veinte y ocho piés de altura sobre ellas, deja franca la cubierta que invaden estrepitosas. En un golpe de mar se creyeron todos sumergidos, cuando todavía no empezaban á recobrase del horroroso encuentro en que todos cayeron, contusos unos, heridos otros y maltratados los más. En aquella terrible situacion un infeliz atacado del *vómito* rendia su alma al Criador: triste y miserable despojo para aplacar la furia de la mar alborotada. Y para que nada faltase á aquella horrorosa escena de desolacion, derrámanse los calderos en que al cabo de tantos dias se intentaba preparar un poco de alimento; la grasa se inflama, y ese nuevo elemento amenazando devorarlo todo, viene como á conjurarse con las aguas, para apurar las fuerzas de los desdichados navegantes. Segunda vez aparece el incendio en los depósitos de combustible; y nuevas ansias y nuevas congojas. Será, Señor, que una agonía lenta y continuamente escitada por nuevos riesgos acabe al fin con esos valientes, contra quienes se conjuran todos los elementos? Ya no quedaba más que media vela; faltando esa la catástrofe era inevitable. El barco desencuadernado, abiertas sus curvas, desplomados los maderos del fondo, en-

trando el agua á torrentes, parecia una esponja que por todos sus poros la recibe. No era ya nave, era una mar pequeña separada de una mar inmensa por un frágil casco de madera. Las luces de San Telmo, metecros fatídicos que se dejan ver en los temporales, alumbraban con su triste y pálido reflejo aquella escena de horror y de desolacion (1).»

Esta elegante descripcion es exacta. El 8 rolando el viento del SO. al SE. se fijó por este rumbo hacia el medio dia; con alguna disminucion en su fuerza, que permitió reponer la trinquetilla y mesana de capa, tesar las jarcias mayores y envergar un trinquete, vela que sirvió al dia siguiente 9 para correr un nuevo temporal del Sur, rabiza del huracan. En esta corrida acaeció el entorpecimiento de los guardines del timon que dió ocasion á que atravesándose el navio recibiera tres golpes de mar que hubieron de zozobrarlo. Ocur-

(1) Sermon que en la solemne funcion consagrada á María Santísima del Cármen por el comandante del navío *Soberano* D. Juan Bautista Lazaga y por los oficiales y tripulacion del mismo en cumplimiento de un voto por haberlos librado del naufragio en el hucaracan que sufrieron desde el 6 al 12 de Setiembre, predicó en la Santa Iglesia metropolitana de Santiago de Cuba el 26 de Octubre de 1854, el Dr. D. Juan Nepomuceno Lobo, dignidad de Tesorero de la misma y Provisor Vicario del Arzobispado, con asistencia del Ilmo. Sr. Arzobispo, del General Gobernador, de los cabildos eclesiástico y secular, y demás autoridades.—Cuba, 1854, imprenta de D. Miguel Antonio Martinez.

rieron tambien entonces los dos incendios, procediendo el más sério de combustion espontánea en las carboneras. Aun despues de terminado el temporal sufrió el buque sus consecuencias, quedando tres dias encalmado, juguete de la encontrada mar del huracan. En este tiempo se arrojó al agua mucha parte de la tablonería de cedro que iba en las baterías y que, enguacharnada con el agua, habia aumentado considerablemente su peso.

Un fenómeno digno de estudio se observó en este buque. Al siguiente dia de su salida de la Habana apareció á bordo la fiebre amarilla de que fallecieron cuatro individuos en poco tiempo. Empezó el huracan habiendo 18 invadidos en la enfermería y con la excepcion de dos, que murieron en los momentos más criticos, curaron todos con el temporal, y pasado este no volvió á presentarse la epidemia.

El dia 15, despejado el tiempo y entablado el viento del NE., se hizo rumbo á la costa de los Estados-Unidos, con intencion de tomar el puerto de Norfolk; mas habiendo recalado á sotavento y no estando el navío en estado de barloventear, determinó el comandante arribar á la isla de Cuba, ocupándose la gente de camino en reparar del mejor modo posible los descabros sufridos. La navegacion no ofreció otro incidente digno de mencion, hasta la entrada en el puerto del Guantánamo que verificó el navío el 8 de Octubre, varando en el interior bajo el impulso de una recia turbonada; pero salió á flote con facilidad y remolcado por el vapor *Pizarro*, pasó el 16 á Santiago

de Cuba, último puerto que habia de visitar el viejo *Soberano*.

Algunos dias despues la ciudad presentaba una escena tiernísima. La tripulacion del navío, cuya serenidad no decayó un instante en la pavorosa situacion del buque, marchaba dirigida por los oficiales, con su comandante á la cabeza, en direccion al templo, para cumplir un voto solemne hecho, «no sollozando cobardes, pero sí llenos de un santo temor ante el poder de Dios y de esperanza en María, estrella del mar, fuerte escudo contra el gigante que tendido bajo la nave, se rebulle al sentirla, se hunde, y deja franco el paso ó se revela (1).» La poblacion toda solemnizó é hizo suya la fiesta celebrada en accion de gracias por los marinos.

La junta de asistencia del apostadero acordó; «que el capitan de navío D. Juan Bautista Lazaga llenó sus deberes en el mando del nombrado *Soberano*, en las providencias que tomó antes y despues del huracan y en la arribada, que estaba completamente justificada,» cuyo fallo obtuvo la sancion Real, y como aquel comandante hubiera elogiado altamente el comportamiento de sus oficiales, de la tripulacion y aun de los trasportes, recomendando con especialidad á los que picaron el mastelero de gavia y algunos otros é impetrando la munificencia de S. M. en favor de los que sufrieron fractura de miembros, heridas ó contusiones, se dis-

(1) Sermon citado.

puso la formacion de un sumario para premiar debidamente á los que más se habian distinguido.

Volviendo al navío, una comision de jefes y peritos nombrada para reconocerlo minuciosamente encontró que todas las piezas principales que constituyen la seguridad y solidez de las embarcaciones se hallaban en este sin trabazon y desmentidas de su sitio; los pernos y clavazon movidos, siendo la inutilidad en que habia quedado el buque tan completa, que solo examinándolo, podia formarse idea de su estado. La parte de proa, desde el palo trinquete, presentaba un hundimiento notable; las cubiertas, ondulaciones increíbles; todas las curvas fuera de su sitio, hallándose además 18 de ellas partidas por la bragada y sin union los costados, por lo tanto; aventados algunos tablones de los fondos, origen del agua que aun en reposo seguia haciendo el casco: en una palabra, ni aun la traslacion á la capital, remolcado y escoltado por vapores se juzgó prudente.

Quedó, pues, sentenciado el *Soberano*, y se sacaron en consecuencia todos sus pertrechos, dejando á bordo un oficial con una seccion de marinería para achicar por intervalos el agua. Esta fué en aumento progresivo hasta que no pudiendo contenerla, se varó el buque en el interior del puerto el 4 de Junio de 1855, utilizándolo aun así para el servicio de la sanidad, hasta que un incendio involuntario lo destruyó en Octubre de 1855.

En el Museo naval, salon de ministros, se encuentran con el núm. 785 unas trizas del trinquete y can-

grejo mayor, recogidas despues del huracan. Los nudos que este formó, sacudiendo los restos de aquellas velas, presentan la consistencia de la piedra.

1856.

GALGO.

El falucho de primera clase *Galgo* perteneciente al apostadero de guarda-costas de Barcelona y mandado por el alférez de navío D. Enrique Ponte y Trillo, salió de aquel puerto el 3 de Enero con orden para cruzar por 15 dias sobre Rosas y Cabo Creux. Aunque las instrucciones, al indicar la fecha de la salida, dejaban al comandante la posibilidad de suspenderla en caso de mal tiempo, y aunque malo era, en efecto en tal momento, aquel pundonoroso oficial creyó que podria interpretarse mal su detencion, siendo el viento reinante del SO. favorable para su derrota, haciéndose á la mar, en consecuencia, con poca vela y todas las precauciones del caso.

La noche fué oscura y tempestuosa, en términos de no distinguirse la costa, que seguian á corta distancia; descargaban con frecuencia fuertes chubascos de viento y agua, que desorientaron al práctico, y bajo la presion de uno de ellos el buque embarrancó sin que fuera posible distinguir en dónde.

Aferradas las velas, ninguna otra disposicion habia que tomar, si se exceptúa la de asegurarse cada cual

á los cabos, porque la mar rompía sobre el falucho, arrebatando los objetos de la cubierta. Así pasaron toda la noche, esperando por instantes ver desaparecer bajo los piés el buque, tumbado ya sobre una banda y deseando con ansia la aparicion del dia, que vino para mostrarles una playa desierta, de acceso difícil por la resaca.

Perdida la esperanza de auxilio exterior, y reconocido el sitio, que era entre los rios Muga y Fluvia, el comandante preguntó si habia alguno que voluntariamente quisiera ganar á nado la playa para intentar la tension de un cabo ó andarivel que sirviera para la salvacion de todos. Cuatro marineros se arrojaron al agua con tan noble objeto; pero ninguno pudo conservar el cabo en la lucha sostenida con la resaca: á duras penas consiguieron solos alcanzar la playa, dirigiéndose al pueblo inmediato en demanda de auxilio. En tanto el *Galgo* daba señales de deshacerse por instantes, con los crugidos de sus miembros y los choques repetidos de la mar. Ponte no creyó prudente esperar el regreso de los que tomaron tierra; calculó que podrian no encontrar el auxilio que buscaban y tal vez esperaba para los demás el buen éxito alcanzado por los primeros nadadores; animó, pues, á los que con él estaban y ordenó el abandono del buque que todos hicieron á excepcion de cuatro, que por no saber sostenerse en el agua, quedaron amarrados al palo.

El desgraciado comandante calculó mal sus fuerzas que lo abandonaron, pereciendo en la resaca con un muchacho de corta edad que servia en el falucho: los

demás ganaron la tierra, aunque mal heridos y magullados algunos, y llegando por la tarde el ayudante de marina del distrito, el alcalde y cura del pueblo con algunos matriculados y carabineros, se salvaron los cuatro individuos que habian quedado á bordo, y se atendió á las necesidades de los náufragos, desnudos y estenuados. El vapor *Lepanto* los recogió despues en Rosas, en número de 48, dejando en el hospital, en estado grave, al practicante y un marinero.

El Almirantazgo, con vista de la sumaria formada sobre el siniestro, juzgó que la pérdida del *Galgo* debia conceptuarse irremediable; pero que su salida del puerto de Barcelona fué inoportuna, no pronunciando cargo contra el comandante, porque la pérdida de su vida lo hacia desgraciadamente innecesario.

1860.

SANTA ISABEL.—ROSALIA.—SAETA.—LOBO.

TEMPORAL DEL 7 DE ENERO.

Al empezar este año, las fuerzas navales que al mando del teniente general D. José María de Bustillo compartian con el ejército las glorias de la campaña de Africa, se hallaban convenientemente distribuidas, y ocupadas en proveer á todas las necesidades de aquel. La parte principal, dirigida por el general en persona, cubria el flanco izquierdo, avanzando por la costa,

mientras que otras, con un crecido número de trasportes de vapor conducian y organizaban desde los puertos del litoral el material inmenso de boca y guerra exigido por las operaciones. Sin atender á los que con este objeto se hallaban diseminados, ni á los dichos trasportes, los buques que en la expresada fecha se encontraban á la vista del teatro de la guerra eran los siguientes:

Navío Reina Isabel.	Vapores Lepanto.
Fragatas Princesa de Asturias.	» Santa Isabel.
» Blanca.	» Buenaventura.
» Villa de Bilbao.	» Céres.
Vapores Isabel II.	» Rosalia.
» Colon.	» Alava.
» Vulcano.	Urcas Antilla.
» Leon.	» Marigalante.
» Alerta.	4 Faluchos.
» Piles.	16 Cañoneros.

El 7 de Enero, con marcados indicios de Levante; para cuyo viento, tempestuoso de ordinario, ningun abrigo ofrece la costa N. de Marruecos, avanzó el ejército sin oposicion hasta cerca del Cabo Negro. Los buques fondearon en la inmediacion con viento al SE. que dificultaba ya el barqueo y que hizo muy penoso el trasbordo de granadas y municiones que precipitadamente se sacaron del vapor *Barcino*, por haberse declarado fuego en sus carboneras. A mediodia estaban confirmadas las indicaciones de la proximidad del mal tiempo, lo que obligó á disponer la salida para

Ceuta de los vapores trasportes, llevándose á remolque los cañoneros, y para Algeciras ó Puente Mayorga de las fragatas y buques grandes. Quedaron en Cabo Negro con el general, que arbolaba su insignia en el vapor *Lepanto*, los de la misma clase *Vulcano*, *Céres*, *Leon*, *Buenaventura*, *Rosalía*, *Alerta* y transporte *Tharsis*, no porque ofreciera seguridad para ellos aquella ingrata costa, sino por la influencia ejercida por su vista en el soldado, para el que la escuadra era no solo un elemento de fuerza, sino tambien el almacen de sus provisiones y el lazo de union con la patria que en medio de las fatigas y penalidades, podia descubrir á través de los celajes. Esta consideracion se sobreponia á toda otra en el ánimo del general Bustillo, cuya resolucion fué la de permanecer al ancla mientras fuese humanamente posible, si bien con las precauciones marineras del caso, que hizo adoptar á todos los buques, con la órden de imitar sus movimienios si no hubiere lugar á disponerlos por señales.

A las 9 de la noche, en un chubasco ahuracanado del E., que era precisamente travesía, partió la cadena del vapor *Lepanto* é instantáneamente la de la segunda ancla, que se habia fondeado. El vapor, á toda máquina, intentó entonces salir avante, disparando un cohete, que fué señal para que los demás largasen las cadenas y lo imitaran. Alguna confusion se originó de aquí, por el cuidado que todos ponian en salir sin abordarse, cuyo cuidado, la fuerza del temporal y las cadenas que arrastraba el *Lepanto*, fueron causa de que atravesado, se viera cerca de las rompientes, en

inminente riesgo de perderse, por no ser motivo de la pérdida de algun otro. Un abordaje con el vapor *Tharsis* le sacó de peligro; pues enderezada la proa á la mar con el choque, aunque desarbolado del bauprés, habiendo largado por mano las cadenas granjeó á barlovento y consiguió tomar el fondeadero de Puente Mayor el 8 al mediodía, ayudado con los cangrejos.

Los demás buques, segun su fuerza y propiedades se dirigieron al mismo fondeadero, á los de Algeciras, Gibraltar y Ceuta, y algunos, desembocando el Estrecho, se guarecieron en la ensenada de Jeremías, con grandes trabajos y averías, siendo las más considerables las de los vapores *Leon*, *Alerta* y *Buenaventura*.

Un testigo presencial describe de este modo aquel horrible temporal y la situacion del ejército:

«Sopla un furioso Sueste y la mar revienta con un impetu espantoso sobre las playas en que se encuentran nuestras tropas.

»Todos los buques que se hallaban en el puerto del Sur de Ceuta se han pasado al puerto del Norte.

»Los viejos marinos anuncian un temporal deshecho.

»Los vapores que siguen por la costa la marcha de nuestro ejército, empiezan á presentarse y á pasar por delante de estas aguas para buscar un abrigo en la bahía de Algeciras ó Gibraltar.....

»Algunos no juzgan conveniente atravesar el Estrecho, y se guarecen en este puerto, atestado de lanchas cañoneras, de chalanas, de botes, de faluchos y de buques de alto bordo.

»¡Es decir que el ejército se queda solo y abandonado á cinco leguas de esta plaza, en un arenal desierto, en un terreno completamente salvaje!

»¡Es decir, que á estas horas aquella bendecida caravana de compatriotas nuestros se encuentra incomunicada por mar y por tierra con el resto del mundo, sin noticias de la patria, sin serle dado recibirlas, desprovista de medios de subsistencia y persuadida de que no pueden llegarle de ningun lado!

»¡Oh, qué situacion tan horrible si el temporal continúa! Todo el poder y toda la ciencia de los hombres no bastarian á socorrer por mar á nuestras tropas.....Cuantos buques se acercasen á aquellas playas, naufragarian desastrosamente. Fuerza es, por lo tanto, prescindir de todo proyecto de esta naturaleza.

»Y ¿cómo socorrerles por tierra? ¿y con qué? ¿y por cuántos dias?

»Los verdaderos almacenes están en los buques, y los buques son hoy completamente inaccesibles.

»Los víveres que puede haber en Ceuta los necesita el cuerpo de ejército del general Echagüe, los necesita la poblacion de la plaza, los necesitan cuatro mil enfermos y heridos que residen en ella, los necesita su guarnicion.....

»Y bien; todo se sacrificaría á la más urgente, á la más sagrada necesidad: el ejército que está en camino, y que es depositario de la honra de la patria, sería preferido á todo..... ¿Pero cómo llegar hasta él? Yo lo creo tambien imposible.

.

»Afortunadamente, según noticias de la marina, el ejército incomunicado tiene cinco raciones.....

»Esto quiere decir que podrá sostenerse tres días á lo sumo.....

»El imprudente soldado no piensa nunca en el día de mañana y malgasta y desperdicia los víveres, cuando no se los come sin orden ni concierto.

»Al declararse hoy el peligro, ¡Dios sabe lo que quedará de las cinco raciones!

»Y el temporal amenaza ser de los más terribles! ¡El Levante puede durar, ha durado muchas veces 15 días!!

»¡Oh! ¿Y los enfermos? ¿Qué será de los infelices á quienes ataque el cólera en el charco de agua que les sirve de lecho?

»Tendrán que conservarles dentro de las tiendas, al lado de sus camaradas..... y cundirá la tristeza, cundirá el horror, cundirá el contagio.

»Además, puede haber combates; tendremos heridos..... ¡y ni un barco que los recoja, ni un refugio que los libre de la intemperie!

»Entre tanto, se mojarán las armas y las municiones, y no tendrán repuestos de ellas sino para pocos días!.....y.....

»¡Esto no se puede pensar! ¡es horrible! ¡es horrible! (1)

(1) Diario de un testigo de la guerra de Africa por D. Pedro Antonio de Alarcon, pág. 75.

Estas eran precisamente las reflexiones del general Bustillo, más poderosas en él que la prudencia, con que en cualquiera otra ocasion hubiera puesto á su escuadra á cubierto del inminente peligro, que ménos que otro desconocia. Que nada más pudo hacerse, que correspondió con exceso á la confianza en él depositada y á la que en la marina tenia aquel ejército, que nada podia emprender sin ella, lo justifican las líneas trascritas y otras que aun se intercalarán del mismo escritor como testimonio de no dudosa imparcialidad.

Día 8.

»Han pasado veinticuatro horas, y ni el viento, ni el mar, ni la lluvia, han depuesto su irresistible ira.

»Todo el dia ha sido igual á la noche.

»Seguimos sin noticias del campamento ni de España.

»Solo se comprende por los despojos que el mar arroja sobre la muralla de este puerto que deben haber perecido muchos barcos.

»En un momento en que he salido hoy á ver el mar, han pasado ante mis ojos, arrebatados por las olas, los restos de cien naufragios; ora jarcias y velas, ora quillas y mástiles; aquí baeyes y caballos muertos; allá sacos de mercancías ó de viveres del ejército; por una parte el cadáver de un infeliz marino; por otra tablas, pipas, redes, todo género de vestigios de otras tantas desgracias y ruinas. ¡Es un espectáculo desolador!

»La mar causa espanto, sobre todo hácia el lado del Estrecho. Su punto de contacto con el cielo, presenta una línea tan desordenada y rota, que representa una áspera cadena de montañas. Son las alborotadas olas que se amontonan bramando como titanes enfurecidos..... El agua presenta un color terroso que da miedo, y la inmensa nube que entenebrece el espacio acércase tanto á la tierra, que parece que el cielo puede tocarse con la mano. En tan horrendo panorama, una sola cosa sonríe á la vista, y son las grandes palmas de espuma que saltan al aire por do quiera que encuentran un obstáculo las olas. ¡Y qué fragor, qué estruendo, qué bramidos en la atmósfera, qué roncros truenos sub-marinos!—¡Oh! no sería mayor el tumulto de los elementos el ignorado día, en que venciendo Hércules á los gigantes Calpe y Abila, abrió paso al Oceano y separó para siempre el Africa de la Europa.

(1)

Hemos dejado á los buques en pugna con este temporal. De todos los que quedaron con el general en Cabo Negro, la goleta de hélice *Rosalía* de 80 caballos y 2 cañones, mandada por el teniente de navío D. Vicente de Seijas, fué la más desgraciada. A las 8 $\frac{1}{2}$ de la noche del 7 habia partido la cadena del ancla que tenia en el agua, aunque la máquina trabajaba en su ayuda, y desatracándose un tanto de la costa habia fondeado la segunda. Esta faltó igualmente á las

(1) Diario de un testigo de la guerra de Africa, pág. 78.

9 $\frac{1}{2}$ bajo una racha ahuracanada que atravesó el buque á la mar, invadiendo esta la cubierta: no obstante, forzando la máquina, con auxilio de la trinquetilla y trinquete antagallado, salió avante con proa al ENE., en tanto no se desfondó esta última vela, accidente que hizo arribar la goleta, poniéndola en peligro los golpes de mar, que inundaron el sollado y cámara de la máquina hasta llegar el agua á la rodilla de los fogoneros.

Después de media noche se volvió á dar la trinquetilla con la mesana de capa que sujetaron un tanto; pero aun con ellas, las cabezadas hacían perder agua á la hélice: el gobierno era difícil, el abatimiento mucho.—El faro de Ceuta que se descubrió por la proa en una clara hizo patente la crítica situación de la goleta: ensacada sin posibilidad de montar la Almina, era inevitable su pérdida. Hubo momentos en que se abrigó no obstante la esperanza de salvarla. En el intermedio de las rachas, á pesar de la masa de agua que incesantemente se embarcaba, la máquina funcionaba bien y la achicaba; las velas levantaban la proa que se defendía valientemente de la mar; pero esto duró poco: uno de sus golpes anegó la máquina y apagó los fuegos y desde este momento se desvaneció toda esperanza. En efecto, poco tiempo después, habiendo faltado la driza de la trinquetilla, la *Rosalía* chocaba en una playa enemiga distante de todo socorro!

La permanencia á bordo era imposible: la mar salvaba el casco tumbado amenazando llevarse á cuantos contenía; pero no era más fácil ganar la tierra; tierra

desconocida velada por la oscuridad, que habria de alcanzarse á nado encontrando per fin, en toda probabilidad alguna cábila de moros más feroces que los elementos..... Difícil era la situacion de los náufragos, mas ni era tiempo de reflexionar ni los marinos lo hacen por lo general en el peligro: cuatro marineros atrojados se lanzaron al agua con cabos que lograron llevar á la playa, y el segundo comandante D. Luis Fery el primero, el comandante el último, pasaron por ellos, encontrándose en tierra á las dos de la noche, con excepcion del cuarto maquinista y de dos marineros arrollados por la mar.

Aunque por órden y recomendacion del comandante se esforzaron todos en salvar sus armas, fácilmente se concibe que no lo conseguirian. La revista pasada en el primer momento, hizo ver que contaban con cinco fusiles y otras tantas cartucheras mojadas, con cuyo armamento, sin equipaje, sin víveres, se internaron silenciosos en el monte en la direccion que suponian al ejército, y dieron felizmente con sus avanzadas, sin el menor contratiempo, despues de tres horas de marcha.

No habian acabado, sin embargo, los sinsabores: un peloton de gente desnuda presentándose á la primera claridad del dia, no era la mejor vista para los vigilantes soldados que á buena distancia se preparaban para un recibimiento poco amistoso. ¿Cómo darse á conocer en aquel traje? El comandante resolvió el problema con un *viva la Reina* que ruidosamente repetido por sus subordinados, hizo levantar las bocas de los fusiles.

Momentos despues se oia con interés en el campamento la relacion de las desdichas de aquella pasada noche, y oficiales y soldados, á porfia, agasajaban á los náufragos, partiendo con ellos sus víveres y ropas.

La bahía de Algeciras, al empezar el temporal el 7 ofrecia una escena de actividad indescriptible. Los trasportes y demás buques salidos anticipadamente de Cabo Negro, buscaban fondeadero abrigado tras el Peñón ó en Puente Mayorga, mientras los que se hallaban delante de Algeciras aumentaban y reforzaban sus amarras, preparando á la par vergas y masteleros. A las 11 de la noche, que recaló la mar, formalizado ya el temporal, se precipitaron las maniobras, indicando el humo denso de los vapores hallarse listos para todo evento.

El viento del SE. ahuracanado, con mucha mar, reinó toda la noche, impidiendo los auxilios mútuos de los buques: cada cual tenia que valerse de sus propios recursos, y los de gran porte, que los tenían sobrados, como el navío *Reina*, las fragatas *Princesa*, *Blanca* y *Villa de Bilbao*, desafiaron la furia del tiempo caladas vergas y masteleros y con tres anclas bien tendidas por largo. Tambien lo hicieron los vapores *Isabel II*, *Colon*, *Piles* y *Alava*, aunque no impunemente, pues que los dos primeros perdieron un ancla y dos el último; pero los buques de menor porte, atormentados por la mar y recibiendo abordajes de los mercantes que se desamarraban se vieron en condiciones más desventajosas para resistir.

El vapor de ruedas *Santa Isabel* de fuerza de 200 caballos y 4 cañones, que mandaba el teniente de navío D. Adolfo Guerra, habia tendido sus dos anclas con 90 y 50 brazas de cadena en 9 de fondo, y á las 11 $\frac{1}{2}$ de la noche, no estando aun la máquina en disposicion de funcionar, partió á la cabezada una de las cadenas, haciéndolo tan inmediatamente la otra, que no pudo saberse la que faltó primero. El maquinista, que oyó la orden de vapor, arrojó sebo á los hornos para obtenerlo con prontitud; pero fué mayor la del viento en arrojar al buque sobre los arrecifes, dejándolo atravesado á la mar sin posibilidad de salvacion.

El comandante procuró en seguida la de su gente, arriando el bote de sotavento para que tripulado por voluntarios llevase un andarivel á tierra, empresa que fracasó por haberse destrozado la embarcacion en las piedras, si bien salvándose la esquifazon; pero la oscuridad impedia que desde á bordo viesen la desgracia que hubieron de calcular por el tiempo y la no sujecion del cabo.

El práctico se brindó á llevar otro á nado sin mejor éxito, pues aun cuando, segun se supo despues, ganó la tierra, no pudo conservar el chicote de sondaleza que comprometia su propia salvacion. No parecia prudente una tercera tentativa, cuando se suponía que habian perecido los que acometieron las anteriores; la junta de oficiales convino en que no restaba que hacer otra cosa que esperar el dia, cuya venida coincidía con la baja mar, guareciéndose todos en tanto en los parajes ménos combatidos por la mar.

A las 6 $\frac{1}{2}$ de la mañana, con la marea baja, viéndose bien la costa, y habiéndose preparado dos cabos de espía, otro más delgado y una sondaleza, manifestó el comandante su intención de abandonar el buque, ó por mejor decir, sus restos, por medio de un andarivel, siempre que alguno se prestara voluntariamente á llevar á nado el chicote á tierra. Un solo marinero del Puerto de Santa María, llamado Francisco Prieto, se ofreció generosamente á la arriesgada empresa, y aunque en más de una ocasión se temió por su vida, viéndolo desde á bordo luchar desesperadamente, no soltó el extremo de la sondaleza que llevaba, hasta entregarlo á los marineros, guardias civiles y carabineros que acompañando al segundo comandante de marina de la provincia, habían acudido á la playa.

Con este auxilio se estableció muy pronto el andarivel, pasando por él la gente según el orden designado á cada uno. Los mejores nadadores se reservaron para acompañar el único bote servible que había quedado al vapor, en que habían colocado los enfermos, al cuidado del segundo comandante. El comandante fué el último en salir de á bordo, haciéndolo por el andarivel.

No hubo más desgracia personal que la de un marinero, muerto por un cañon, que se corrió saliendo de su sitio al tumbar el buque. La documentación, caudales, equipajes, se perdió por completo, sacándose, tiempo despues, alguna parte de la máquina.

La mayor fuerza del temporal en Algeciras duró 40 horas, en cuyo tiempo, el falucho *Saeta*, mandado

por el teniente de navío D. Francisco Gonzalez de Quedo, recibió abordaje de la fragata mercante *Diana*, que partió sus cadenas, perdiéndose en consecuencia en el arrecife del ojo del muelle.

El faluche *Lobo*, abordado tambien, se fué á pique sobre sus amarras.

Los cañoneros números 12, 13 y 18, cuyos comandantes eran los tenientes de navío D. Arsenio Sollozo, D. Ramon Martínez y D. Francisco Leon, partieron todas sus amarras en abordaje de otros buques, y embarrancaron en la playa del rio de la Miel.

Perdiéronse tambien cuatro escampavias guardacostas, todas las chalanas y embarcaciones menores preparadas para las operaciones de la escuadra en la costa de Africa, sufriendo averías más ó menos considerables los demás cañoneros; pero en medio de tanta desgracia, hubo la satisfaccion de no contar otra víctima que un soldado de los cañoneros, por la serenidad y acierto con que todos maniobraron.

La marina mercante perdió una fragata, una goleta, dos misticos y tres faluchos en el mismo fondeadero de Algeciras, y en la Tunara naufragaron cinco buques de cruz y el vapor francés *San Juan Bautista*, que fletado por el Gobierno traia de Oran maderas para los hospitales del ejército.

No fué menor la furia del tiempo en los demás puertos de la costa, mas aunque en los de Cádiz, Ceuta, Málaga y Alicante, habia varios buques de la escuadra, las mejores condiciones de localidad los libraron de accidente.

Con arreglo á ordenanza , se juzgó en el departamento de Cádiz á los comandantes de los buques perdidos , recayendo las sentencias siguientes:

Absuelto y libre de todo cargo el del vapor *Santa Isabel*, D. Adolfo Guerra.

Libre de todo cargo, sin lugar á formacion de causa el de la goleta *Rosalía*, D. Vicente Seijas, declarando la Junta de asistencia que cumplió sus deberes.

Idem, idem, los del falucho *Saeta* y cañoneros 12, 13 y 18, D. Francisco Gonzalez de Quevedo, D. Arsenio Sollozo, D. Ramon Martinez y D. Francisco Leon.

La misma Junta propuso para ser recompensados con la cruz de la Marina al comandante y segundo de la goleta *Rosalía*, y para la pensionada de María Isabel Luisa, á los marineros que en este buque y el *Santa Isabel* expusieron su vida por las de sus compañeros, distinguiendo con mayor pension á Francisco Reyes, y José Ruiz Allende, de la goleta, porque no solo fueron los primeros que llevaron á la playa el andarivel de salvacion, sino que despues volvieron á arrojarse al agua para sacar las banderas nacionales, y trajeron con ellas la caja de caudales, accion digna de todo encomio.

Resta decir los efectos que el temporal y la forzosa marcha de los buques produjeron en el ejército que en tan crítica situacion quedaba sin ellos.

Atento el general Bustilio á la mudanza del tiempo, no bien notó aminorada la fuerza del SE., sin esperar

la calma de la mar, que reventando en la costa brava de cabo Negro, habia de hacer imposible la comunicacion; pensando solo en la ansiedad con que los buques debian ser esperados y en la alegría del soldado al verlos, trasladó su insignia al vapor *Isabel II* en la mañana del 10, se dirigió á Ceuta, desde donde hizo salir á los trasportes, almacenes y hospitales, y con ellos y los buques de guerra alcanzó el antiguo fondeadero de cabo Negro, descubriendo sobre Torre cuadrada los restos de la *Rosalía*.

Como habia calculado, la reventazon de la playa impedia enviar inmediatos auxilios á tierra y aun la simple comunicacion era tan difícil que zozobró el primer bote en que la intentaba el alférez de navío Don Pedro Pastor. El general pudo, sin embargo, desembarcar tambien algo más tarde, imponiéndose por sí mismo de las necesidades de las tropas, y aquella misma tarde proveyó á las más urgentes, desembarcando 150 pacas de heno por medio de andariveles, con los que igualmente llegó á la playa cebada y otros artículos envasados préviamente en barriles con el trabajo que puede calcularse.

El escritor antes citado, pinta del modo siguiente la situacion del ejército á la llegada del general Bustillo.

— «Debeis haber sufrido mucho...

— ¡Lo que no es decible! Con todo el soldado no ha perdido ni un instante su alegría. Solo echaba de menos el tabaco, y era delicioso oírle cuando se acordaba de él. Nuestro verdadero apuro era por los caballos y

las acémilas, que se comían recíprocamente el pelo y las monturas. Ya verás esos arenales sembrados de caballerías muertas.

—Pero ¿y vosotros?

—Nosotros hemos comido galleta mojada en agua caliente y mariscos, que abundan en esta costa. ¡De algo nos había de servir el temporal! La mar ha arrojado millones de almejas sobre estas playas. No obstante, el negocio se iba poniendo tan feo, que ayer mañana estuvo ya á caballo el general Prim á la cabeza de una division para ir por víveres á Ceuta.

—¿Y qué?

—¡Ah! no es para contado... ¡Has debido verlo!

La situacion se comprende fácilmente, y ya la habrás adivinado desde Ceuta.

Eramos veinte mil hombres atascados en un lodazal, azotados de dia y de noche por el viento y por la lluvia, sitiados á la izquierda por un mar encolerizado en que no se veía un solo buque hacia cuatro dias, y amenazado á la derecha por el ejército enemigo, que esperaba la primera hora de bonanza para caer sobre nosotros.

Ni podíamos avanzar ni retroceder, y el hambre dejaba ya sentir su aguijon envenenado. Los enfermos se morían dentro de sus tiendas... Los heridos, pues hemos sostenido dos combates en esta situacion, pasaban la calentura consiguiente á su estado, liados en una manta hecha una sopa...

¡Pero mejor es no acordarse!

Ahora bien: figúrate el momento supremo en que

iba á partir el convoy en busca de víveres. Aquella expedición ¿iba á mejorar nuestra suerte ó á empeorarla? ¿Saldrían los moros al encuentro de la columna volante? ¿Nos quedaríamos sin acémilas? ¿Permitiría el temporal ir y volver por esos montes á nuestros valerosos compañeros? Todas las mulas servibles estaban preparadas; los soldados formados; los *brigaderos* decididos á morir defendiendo las provisiones; el general Prim disponiendo el órden de marcha. El resto del ejército rodeaba á los expedicionarios, como despidiéndoles, como envidiándoles, como agradeciéndoles de antemano su sacrificio... La mar aparecía revuelta, parduza y solitaria, ténuemente esclarecida por las primeras luces de la mañana.

En esto una voz grita:

—¡Vapor! ¡Vapor!

—¿Hacia qué lado?

—¡Dobla la punta de Ceuta!..

Todo el mundo mira.

En efecto: se percibe un punto negro y un poco de humo.

El día aclara entretanto...

¡Es un vapor, no hay duda! Los que tienen anteojos distinguen nuestra bandera...

¡Nos hemos salvado!

Entonces, y solo entonces, echamos de ver que no corre viento alguno. Las nubes se entreabren!.. En las regiones altas de la atmósfera parece que sopla el Sur... ¡Se acabó el *Levante*!.. ¡Huyó al fin nuestro terrible enemigo!..

¡La misma mar ha cedido un poco!.. ¡Alto la expedición! ¡Viva la marina española! Generales, jefes, oficiales, soldados... todo el mundo se encuentra sobre la playa. No hay corazón que no levante al cielo una acción de gracias íntima y silenciosa.

¡Hurra tres veces al denodado barco! Era el *Duero*, cuyo nombre vivirá siempre en nuestra memoria... ¡Qué titánica lucha sostenía con la marejada! ¡Y qué arrogante venía, y qué orgullosa y contenta debía estar en aquel instante su heroica tripulación!

En cuanto á nosotros experimentamos aquel inefable regocijo que debieron de sentir el viejo Noé y su familia al ver regresar al Arca la mística paloma mensajera de paz y de bonanza.

Entretanto empezaban á aparecer otros muchos buques, y algunas horas despues fondeaban ya enfrente de nosotros esos almacenes flotantes, en cuyos costados se leen las consoladoras palabras de: *harina, arroz, hospital de heridos, heno, cebada, hospital de enfermos, tabaco, tocino*, y tantas otras cosas como empezábamos á ver en sueños, pero nunca al alcance de la mano (1).»

Así fué llamado aquel lugar por los soldados *campamento del hambre*.

EUROPE.

Aunque, según indica el nombre, no era español este buque, su naufragio acaecido en la isla Triton,

(1) Diario de un testigo de la guerra de Africa, pág. 85.

cuando trasportaba una parte de las fuerzas de mar y tierra que tan gloriosamente llevaron nuestro pabellon á Cochinchina, ofreció nueva ocasion á la marina de mostrar su valor. Así lo acredita el siguiente parte detallado del suceso, que remitió el comandante general del apostadero de Filipinas.

Excmo. Sr.: El teniente de navio D. Lázaro Antonio Aranquistain, comandante de la falúa *Soledad* destinada en Cochinchina, á su llegada á esta capital á bordo de la fragata francesa *Marne*, me ha dirigido el parte que á la letra copio: «En 2 de Marzo recibí orden de Mr. Liscoat, jefe francés en el rio de Turon, á cuyas órdenes operaba con la falúa y un bote francés, que segun oficio del jefe superior podria abandonar el punto de defensa y retirarme del rio recogiendo ántes toda la artilleria y municiones del fuerte del O. perteneciente al ejército nuestro.

En cumplimiento de dicha orden trasporté á Turon la artilleria y municiones, verificando la entrega á la seccion de artilleria y procediendo en seguida á la del bote francés, del que recogí la bandera, armamento, y varios efectos de esta falúa.

En Turon, con arreglo á las instrucciones del señor comandante del *Jorge Juan*, me presenté al capitan de navio Mr. Touyon, jefe superior en dicho puerto, y de acuerdo con él preparé la falúa de un modo conveniente, tomé una gindaleza de ocho pulgadas para remolque, y embarqué la dotacion, armamento, pertrechos, viveres y todos los efectos en el clipper francés *Europe*, buque destinado á trasportar parte de las fuerzas españolas á esta capital.

El 7 al amanecer, con la falúa de remolque, salimos

del puerto remolcados por una cañonera, y ya en franquía dimos la vela con viento al ENE. fresquito, y mar gruesa del N.

Aunque el capitán no me comunicó ni aun confidencialmente ninguna de sus ideas en todo el viaje, la derrota que tomó fué remontar la costa Sur de Haynan á pasar por el Norte de las Paracelas; pero las muchas calmas y los vientos flojos del NE. al E. con corrientes al SO. hizo que en 17 días de viaje no pudimos remontar más que hasta la latitud N. $18^{\circ} 10'$, y longitud O. $116^{\circ} 28'$, que es el meridiano de Punta Leon-Soy; por lo que el 24 se decidió el capitán en mi concepto á pasar por el S. de las Paracelas, y en efecto, del 25 al 27 con vientos flojos del E. navegamos al SSE. á todo ceñir constantemente, cuando en la noche del 27 al 28, á las dos y minutos de la mañana, embestimos de modo que el buque quedó clavado de proa sin movimiento alguno.

Acto continuo subí sobre cubierta, y vi que estábamos varados con proa al SE. 5° E., descubriéndose perfectamente á distancia de 20 á 30 brazas un arrecife prolongado por babor y estribor con rompiente constante, á pesar de las circunstancias de mar llana y viento bonancible del ENE. La noche aunque sin luna estaba bastante clara, y el horizonte de buen cariz. El aparejo largo era el de mayores gavias, juanetes y dos foques. Al momento procedieron á cargarlo poniéndolo por delante, y como el buque empezó á hacer agua de proa se pusieron en juego las bombas. A proa se sondaban de 6 á 8 pies de agua, y á popa 12 brazas; la posición del buque con la proa remangada y su inmovilidad me hacía creer que la varada era muy grave. La gente de transporte, á pesar de ascender á 272 individuos de todas armas, incluso jefes y oficiales, y de ser la situación tan impo-

nente, conservó mucho orden y silencio, cooperando ya en las bombas, ya en maniobras, etc., con todo esfuerzo á las órdenes del capitán. Cargadas las mayores, quedó el buque completamente adrizado y con las gavias y juanetes en contra, se intentó hacerlo flotar, pero inútilmente pues seguía inmóvil como una roca.

Al amanecer se descubrió á poco más de media milla por la proa, una isla rasa de arena que reconocí por la de Triton. Esta isla segun Horsbrough y mi propia observacion, está situada en latitud N. $15^{\circ} 45'$, y longitud O. $116^{\circ} 28'$; se extiende en direccion NO. al SE., es toda de arena sin ningun arbusto ni vejetacion, de una extension de dos á tres millas en su longitud, y como de una á una y media en direccion de NE. al SO.: hácia el N. tiene una pequeña eminencia de 12 á 15 pies de elevacion, y hácia el S. es tan baja, que en la pleamar cubre la marea una parte, dividiéndola en dos. Está rodeada de un banco de cuatro á cinco pies de agua de poco más de media milla, terminando el banco en unas rompientes de tan poco fondo, que apénas se encuentra paso para botes más que en la pleamar con algun riesgo: la rompiente es muy acantilada, y hácia fuera no se encuentra fondo: toda esta observacion se refiere de NO. al S., que es el espacio recorrido por mí. La direccion de la varada fué al ONO. del centro de la isla. A las seis y media de la mañana fui á recorrer la proa, y ví que estaba en cinco ó seis pies de agua, y por primera vez me dirigí al capitán diciéndole: el buque no sale y no conviene que salga, porque aumenta mucho el agua y nos iríamos á pique en seguida ó tendríamos que volver á varar; por consiguiente no veo otro remedio que sostener el buque aligerando de proa y con las bombas el mayor tiempo posible, desembarcar provisiones en

la isla, y mandar una ó dos embarcaciones á todo evento á Saigon á pedir auxilio, pues no hay salvacion posible si no viene un vapor. En seguida se cargó el aparejo, se dió fondo á las dos anclas, y se empezó á arrojar al agua toda la carga de proa donde iban las cajas de municiones; se echaron los botes al agua y por mi parte mandé á la marinería de la falúa que embarcase lo más preciso, como remos, ancla, timon, palo, etc., y se preparase á recibir todo lo que el capitan le ordenase para conducir á la playa.

Todo el dia 28 se ocupó la gente sin excepcion de personas en las bombas, y no cesó ni un momento en llevar galleta y agua á la isla, y algunos otros efectos, como arroz, mongos, velas, palos, etc.; en desmontar la máquina ó alambique de dulcificar el agua del mar, en formar una balsa con la madera de respeto para desembarcarla y en aligerar la proa de carga. A pesar de tanto esfuerzo, el resultado era poco satisfactorio por la poca agua en las rompientes, que no permitia cargar mucho los botes, y por la demora de todos en volver de la isla. La falúa despues de un gran rodeo hácia el S. pudo dar con un estrecho para entrar en el banco, pero al bajar la marea le faltó agua, y la circunstancia de no haber más que una sola de aquellas cada 24 horas, hizo que no pudiese hacer más que un viaje. Por la tarde me consultaron el capitan y el coronel de las fuerzas sobre la taldilla ante varios oficiales, si me determinaba á salir al dia siguiente en un bote para Saigon á pedir auxilio: les contesté que estaba dispuesto á todo lo que desearan de mí en materia de salvacion; pero les advertí que en un bote abierto de tingladillo y de tan pequeñas dimensiones como los del buque, era fácil que me quedase en el camino, y se malograra el aviso, sin contar que no podia

navegar con mucha amplitud y decision con tan malas condiciones, lo que perjudicaria á la brevedad en un asunto de tanta importancia para ellos como para mí: que hasta Saigon habia 160 leguas, 60 de mar y 100 de costa enemiga; que lo pensasen bien, y me arrojaria á lo que resolvieran. Atendidas estas razones, nada decidieron por el momento.

La noche del 28 al 29 no se trabajó más que dentro del buque en las bombas, en rellenar los barriles de agua dulce, etc. Refrescó un poco el viento, y la poca marejada que levantó hacia trabajar bastante al buque, lo que hizo nuestra situacion muy angustiosa; y sin embargo, la gente esperó el dia con la ansiedad consiguiente, pero con mucho orden y sufrimiento.

La fragata era un clipper de 2.000 toneladas, nuevo, aparejado y surtido de todo con lujo y con la feliz circunstancia de estar distribuido en tres secciones en toda su manga, lo que hizo que hasta la madrugada del 29 no hiciera agua de popa, estaba completamente cargada, la mayor parte por los franceses, y un resto con el campamento, hospital, almacenes y municiones, equipajes y demás efectos de nuestro ejército. El número total de individuos que salimos de Turon sobre el *Europe* era de 317 de las clases siguientes:

DOTACION.

Capitan.....	1
Pilotos.	2
Marinería europea.....	42

TRASPORTES.

Jefes.....	3
Oficiales de todas armas.....	20
Marinería.....	44
Artillería.....	75
Infantería.....	102
Administracion.....	20
Criados particulares.....	2
Niños cochinchinos.....	6
	<hr/>
TOTAL.....	317

El 29 se principió á trabajar como el dia anterior, esto es, á desembarcar provisiones; pero por falta de agua en la rompiente no pudieron mandarse los primeros botes hasta las siete, que se despidió tambien la balsa con la máquina del agua á la espia de una anclita tendida al intento. A las ocho las bombas no podian dominar el agua que hacia el buque, y desde este momento hubo algun terror, se abandonaron los trabajos y no se pensó más que en salvar la gente: á pesar de todo, en el desembarque hubo el órden debido; pues desembarcaron en los botes que iban llegando de la playa, primero los individuos de clase inferior, y por último los oficiales, jefes y capitan, abandonando el buque completamente hacia las nueve que nos dirigimos á la playa. En la isla se empezó desde luego á formar tiendas con velas para almacen, enfermería, alojamientos de oficiales y gente; se vió con dolor que se habia salvado bastante cantidad de viveres, pero muy poca agua, habiendo solo para

cinco ó seis dias por falta de existencia á bordo y de vajeria, pues en el buque se servia diariamente el agua producida por la máquina, la que si bien se habia salvado, faltaba el montarla y saber si podía producir agua de nuevo. Al poco rato, esto es, á la media hora de haber abandonado al buque, se fué á pique, quedando descubierto de proa y sumergido de popa hasta la cofa de mesana. Estaban atracados á ella la falúa y un bote, los que tuvieron la precaucion de desatracarse á tiempo, y trajeron algunos efectos. La circunstancia de venir todos los equipajes en bodega, y la abnegacion de no pensar más que en salvar los artículos de indispensable necesidad, hizo que se perdieran todos aquellos, los libros, dinero, papeles y efectos de propiedad particular, con insignificantes excepciones de pequeños restos; pues ya por el gran número de individuos, como por la poca capacidad de los botes, que no permitia cargar de mucha gente por causa de la rompiente, los individuos sobre sí tampoco pudieron salvar nada.

Una vez en la playa, recogidos los efectos, salvados, y hechas las primeras tiendas, se dió algun descanso; la fuerza del calor por la refraccion del sol en la arena, nos dió una sed abrasadora, y la gente hizo varios agujeros en diversos puntos de la playa en busca de agua: en uno de los pozos se encontró, pero muy salobre; de la que todos nos vimos obligados á beber. A las cuatro se dió por racion de aquel dia una galleta para cada cuatro hombres y medio litro de agua; por la noche se establecieron centinelas y se retiró la gente á descansar; hubo el sentimiento de que falleciera un soldado ya enfermo.

El 30 desde el amanecer, se principiaron los trabajos, se concluyó de montar la máquina del agua, y puesta en accion se vió que producía un resultado satisfactorio, lo

que alivió mucho nuestra situacion; se destinó una seccion á pescar, otra para recoger leña y los demás en recoger y arreglar los efectos salvados. Por la mañana me llamaron el capitán y el coronel y me preguntaron de nuevo si me decidia á ir con la falúa á Saigon: les contesté que lo mismo antes que ahora estaba dispuesto á lo que me pidiesen; á quedarme en la playa, á ir á Saigon y en fin á todo lo que determinasen, pues en ningun caso queria que sospechasen en mí interés personal de ningun género, sino una abnegacion completa para la salvacion general. En el acto me suplicaron que me preparase para el viaje y que me facilitarían todo lo necesario con arreglo á las circunstancias.

El desaliento de los náufragos en la playa era terrible, pues todo cuanto hacíamos solo conducia á prolongar más nuestra agonía; conocian la falta de una medida atrevida y salvadora que infundiera siquiera una esperanza de salvacion; sentian que se hubiese perdido tanto tiempo sin mandar un aviso, porque ya todos comprendian que no habia otro medio de salir de aquella terrible situacion.

En el momento me puse en accion para preparar la falúa. Esta no salvó del naufragio más que 20 remos, un ancla con cadena, el palo trinquete y la vela que se hallaba en estado de exclusion.

De los restos del *Europe* me facilitaron un botalon de foque, un palo mayor hecho en la playa, un foque, una mayor triangular envergada al mismo palo que no llegaba ni á una mitad de la que correspondia á la falúa; una aguja de bitácora, otra de marcar y una pieza de járcia de dos y media pulgadas. De víveres me dieron dos sacos de galleta, dos barrilones de agua, ocho latas de carne y un barrilito de aguardiente. Todos los prepa-

rativos se concluyeron ya de noche, y por falta de marea habia que esperar al dia siguiente para salir. Como se vé las condiciones de la falúa eran muy pobres, sobre todo de velas y de timon; la única vela hábil, esto es, el trinquete, estaba en mal estado á pesar de haberlo compuesto con muchos remiendos, y el timon solo tenia el macho de abajo, pues arriba le faltaba macho y hembra, y hubo que salir así porque las circunstancias no permitian otra cosa.

De la gente de la falúa se me presentaron voluntarios para tripularla el subteniente D. Pedro Mayobre y el patron Tomás de la Cruz, y di órden para que de los restantes se eligieran 16 hombres los más robustos y animosos; una vez nombrados, ninguno presentó la menor objecion.

En la playa falleció otro soldado tambien enfermo, quien como el anterior pereció por haber bebido el agua salobre del pozo, segun opinion del facultativo.

El 31, tan pronto como tuve agua para salir, como á las diez de la mañana, me despedi de todos los compañeros de infortunio, sin distincion de personas; me acompañaron hasta la playa, y en medio de una bendicion y un aplauso general di la vela, dirigiéndome en demanda del paso para salir del banco, lo que conseguí á las doce y media, que di todas las velas, gobernando al SO. con viento ESE. bonancible: mi derrota era en demanda del cabo Varela, derrota directa y conducente á la aproximacion de la costa: todo el dia 31 y el 1.º de Abril navegué con bastante suerte y buenas circunstancias; del 1.º al 2 experimenté calmas y vientos flojos del SSO.; el 2 á las tres de la tarde reconocí la costa, y por la estima y la latitud observada, deduje hallarme al N. del cabo expresado. Despues de aproximarme á una distan-

cia de 12 millas navegué al S. á longo de costa; á las cinco por marcaciones pude asegurarme de la situacion. Anocheció en calma, cielo claro y horizonte cargado por el N.; su cáriz me hacia creer que iba á soplar el viento de aquella direccion, y en el momento reforcé el palo trinquete, cerré la cubierta con tablas y paneles, cubriendo todo con un toldo que recogí de la playa, el que clavé todo alrededor para que el viento no pudiera levantarlo y mover los paneles; en los costados y centro puse pasamanos en todos sentidos, formando una especie de obra muerta; pasé al timon un barron nuevo por un barreno hecho al intento en la playa, y en el ojo de la cubierta se puso un anillo de cabo para sujetar la cabeza. Ya el viento á las ocho entabló por el N. y sucesivamente fué refrescádo; recogí vela hasta quedar con el trinquete sin bonete, con el que navegamos siete millas y media á rumbo. Hasta las diez todo iba bien; pero el mal cáriz, el viento y la mar que arreciaban cada vez más, me hacian temer una noche cruel; en efecto, á las doce ya la mar era muy gruesa y reventaba por todos lados; solo la fuerza de la vela podia librarne de los golpes de mar, y desgraciadamente aquella empezó á rifarse por el segundo puño de la mura, cuyo puño tuve que cargarlo por no perder la vela; la mar solo con el bolso del puño de la escota, me batia mucho; previne á la gente que se asegurase bien al pié de los palos; al timonel entre pasamanos, que en ningun caso me abandonase la caña; así corrimos toda la noche del 2 al 3; noche terrible; pero no habia más recurso que arrostrar el peligro de frente, pues la situacion de los náufragos en la isla, la circunstancia de ser costa enemiga y cruel, y por último, la importancia de mi llegada á Saigon, me obligaban á hacerme á la mar en lugar de acogerme á tierra, donde á

más de no poder esperar una suerte mejor, ya por los habitantes, como por la escasez de viveres, perdía el viaje; mientras que en la mar si tenía la suerte de poder aguantar el tiempo, me aseguraba un resultado pronto y feliz.

Amaneció el día 3 acelajado, viento N. frescachon, á rachas duras, mar gruesa de él, á regular distancia de la costa, navegando al S. á longo de ella; al medio día me situé EO. con punta Davaich, distancia 8 á 10 millas; á las cinco doblé el cabo Padarán, y ya aquí el viento tomó la direccion de la costa, esto es, roló al NE., disminuyendo mucho la mar; á esta hora salió del cabo un barco cochinchino navegando en mi demanda; goberné un poco afuera, largando el puño de la mura y el foque con el botalon al través; distribuí las armas, que se reducian á una escopeta, dos pistolas, cinco sables y doce cuchillos, que fué todo lo que me facilitaron en la playa: el champan me daba caza, pero confiaba librarme con la noche, y en efecto, tan pronto como oscureció governe al NO., todo derecho á tierra, y tuvimos la suerte de no verlo más. Todo el resto del viaje navegué á longo de costa con el viento al NE., fresco, y mar tendida de él; el día 4 á las dos de la tarde, al doblar el cabo Santiago, avistamos varios buques fondeados en la boca del rio de Saigon; poco despues atracamos á la fragata francesa *Didon*, habiendo rendido nuestro viaje á salvamento en cuatro dias y tres horas. La gente, como es consiguiente, ya por falta de sueño, como por no haber probado nada caliente, llegó estenuada y cayó uno enfermo; pero todos, sin excepcion, demostraron en el viaje un gran sufrimiento y un valor á toda prueba.

En la *Didon* me manifestó el comandante que desgraciadamente no habia ningun vapor abajo, y que manda-

ria un bote si yo no me decidia á subir hasta Saigon. En cuanto comió la gente continuamos á Saigon, acompañados de un oficial que hacia de práctico; al cabo de veintidos horas, la mayor parte contra corriente y casi siempre al remo; el dia 5 á las cuatro de la tarde entramos en Saigon, atracando al vapor de la insignia la *Prunogue*, donde ví al capitan de navío y jefe superior francés, Mr. Daris. Le dí cuenta del naufragio y de la situacion de los náufragos; en el acto mandó llamar al comandante de la *Marne*, Mr. Fregenet, y dispuso que el vapor *Norzagaray* se alistase para salir en seguida, y el *Kien-Chau* con Mr. Fregenet, para salir á la mañana siguiente á la isla Triton á recoger los náufragos y traerlos á uno de los puertos más próximos, Xoau-Day, á donde saldria repuesto convenientemente el gran transporte la *Marne*; y una vez recogidos todos, trasladarlos á Manila.

Los dos vapores el *Norzagaray* y el *Kien-Chau*, aunque chicos, eran los más veloces que habia en Saigon.

Me manifestó dicho jefe que seria conveniente que fuese yo en uno de los vapores; le contesté que estaba dispuesto á ello, y más cuando me lo habian suplicado así todos los náufragos; le hice presente que, puesto que la falúa quedaba en Saigon, necesitaba volver con otros 27 marineros de la dotacion que quedaban en la isla, y me dijo que siguiera tranquilo en la *Marne* á Manila, pues se encargaba de la falúa y su gente, la que despues de atendida en Saigon, seria remitida á Manila en primera proporcion, que no tardaria mucho, porque tenia que mandar fuerzas españolas á aquella capital.

El mismo dia 5 á media noche salimos en el *Norzagaray*, y aunque en el viaje tuvimos bastante mar de proa, el 11 á las diez de la mañana llegamos á la isla Triton con gran satisfaccion de los náufragos. En la pla-

ya, con el N. que saltó el día 2, tuvieron la suerte de que se destruyese el *Europe*, y que la mar arrojase á la playa gran cantidad de pipas de vino, aceite, carne salada y madera, con cuyos auxilios calculaban poder sostenerse en la isla cinco ó seis meses. A las cuatro de la tarde ya todos los náufragos se hallaban embarcados en el *Norzagaray*, y en seguida, abandonando todos los efectos, nos dirigimos al puerto de Xoau-Day donde fondeamos á las seis de la tarde del día 12; en Xoau-Day habia que esperar al *Kien-Chau* y la *Marne*; el primero llegó el 16 después de reconocer á Triton, y el 17 con mucho atraso por la mar que experimentaron en la travesía, llegaron los trasporte la *Marne* y la *Saone*; en seguida pasamos todos los náufragos á bordo del primero, á excepcion de la dotacion del *Europe*, que quedó en el *Norzagaray* para ser conducidos á Saigon, y salimos con rumbo á este puerto, donde hemos fondeado hoy sin ningun accidente en el viaje.

Por todo lo que llevo escrito podrá formar V. S. conocimiento de las vicisitudes del naufragio; naufragio terrible, sí, pero con mucha suerte, porque ha sido una pérdida total sobre una playa sin ningun recurso, á 160 leguas del Continente, con 317 hombres, y sin embargo no se ha perdido gente.

Adjuntas remito á V. S. una relacion de los individuos que me acompañaron en la falúa, y otra de los que vienen á bordo.

En cumplimiento de mi deber no puedo menos de recomendar á la consideracion de V. S. á los que tripularon la falúa en el viaje á Saigon, en especial á los voluntarios, el subteniente D. Pedro Mayobre, quien no atendió más que á lo que su honor le dictaba, y el patron Tomás de la Cruz, quien ha demostrado un valor á toda

prueba, un celo incansable y una inteligencia marinera poco comun.—Dios guarde á V. S. muchos años. A bordo de la fragata mixta de guerra francesa la *Marne*, en la bahía de Manila á 24 de Abril de 1860.—Lázaro A. Araquistain.—En vista del contenido del anterior parte, dispuse que en el dia de ayer se reuniese bajo mi presidencia la Junta facultativa de que habla el art. 31, tratado 2.º, tit. 2.º de las Ordenanzas generales de la Armada, asistiendo como vocales el señor mayor general del apostadero, el comandante subinspector del arsenal de Cavite, y haciendo de secretario el de la comandancia general.

Todo bien examinado, unánimes y conformes, acordamos el calificar este servicio como de los más distinguidos de mar, considerando á los tripulantes de la falúa *Soledad* acreedores á la Real munificencia, pudiendo ser recompensados el teniente de navío D. Lázaro Antonio Araquistain con el empleo inmediato, el subteniente de infantería de Marina D. Pedro Mayobre, que espontáneamente se brindó á seguir á Araquistain en la expedicion, con el empleo de teniente, y la cruz de mayor pension de Maria Isabel Luisa para el patron y marineros que se expresan en la adjunta relacion.

Todo lo que tengo la honra de decir á V. E. para su superior conocimiento y por si se sirve elevarlo al de S. M. la Reina Nuestra Señora para la resolucion que estime oportuna. Dios guarde á V. E. muchos años. Cavite 30 de Abril de 1860.—Exemo. Sr.—Antonio Osorio.—
Exemo. Sr. Ministro de Marina.

1863.

PETRONILA.

No todos los naufragios están acompañados de horribles incidentes cual se han descrito en esta narracion y como en mayor abundancia registra la historia de otras marinas extranjeras: los hay, por fortuna, como tambien se ha visto en este escrito, en que á favor de la Providencia; por el saber del jefe de la nave; por el orden y disciplina que en ella reinan, se vencen todos los obstáculos, y al perecer el frágil vaso destinado á flotar, sálvanse los que en él tenian vivienda, para animar otro nuevo y dirigirlo allá donde los intereses del pabellon que arbola reclaman su presencia.

En este caso se halla el de la *Petronila*.

Mas si la pérdida de este hermoso buque no ofrece escenas conmovientes, es un ejemplo más de la abnegacion, energía é inmejorables condiciones que caracterizan á nuestros marinos; «porque en las situaciones dificiles que suelen presentarse en la carrera de la mar, es donde se evidencian las dotes del marinero y la organizacion que auna sus esfuerzos y decision (1).»

La fragata de hélice *Petronila* de 37 cañones y

(1) Orden del día del apostadero de la Habana de 14 de Agosto de 1863.—El mismo concepto encierra esta sentencia del Crisólogo: —*Gubernatoris peritiam non probat temperies serena sed procellosa tempestas.*

300 caballos, salió del puerto de la Habana, al mando del capitán de navío D. Romualdo Martínez Viñales, el 2 de Agosto de 1863, con objeto de cruzar por un mes entre los meridianos de Cabo San Antonio y Matanzas, zona concurrida y no siempre respetada por los beligerantes de los Estados-Unidos.

El día 8, con marcadas apariencias de mal tiempo, la fragata se dirigió al puerto de Mariel, según estaba prevenido en las instrucciones, en precaución debida á la estación de los huracanes. El puerto, aunque de no fácil entrada, era conocido del comandante, por haberlo visitado muchas veces con toda especie de buques, así que la contrariedad de no salir práctico al aproximarse á la boca no le hizo disuadir de su propósito de tomarlo. Tenía el último plano publicado sobre el puerto, el oficial de derrota en la cruz del trinquete para advertir cualquier error en la dirección; los timoneles con el escandallo en la mano, indicando la sonda; con tales precauciones, la mar buena y andar moderado, ¿qué podía temerse? La *Petronila* avanzó, pues, lentamente en dirección al Cayuelo, hasta que el aviso simultáneo del oficial y marinero de tope, confirmando la observación del comandante, descubrieron que la fragata caía sensiblemente hacia la punta de sotavento. Se la obligó á retroceder entonces; se verificó ciaboga, dirigiendo otra vez el rumbo al interior del puerto, si bien corrigiéndolo del desvío anteriormente observado, que era de suponer debido á una revesa de corriente.

Esta segunda vez se notó igualmente su efecto que abatía el buque hacia la punta de sotavento, mas no

tan pronto que permitiera repetir la salida hácia atrás, varando en consecuencia por el tercio de popa, y poco despues completamente. Daban en aquel momento las 3 y media de la tarde. Sin esperar el efecto de la máquina que trabajaba hácia atrás, se arriaron instantáneamente los botes y se sondó con ellos en todas direcciones á la par que se preparaban anclas y anclotes y se calabán vergas y masteleros de juanete. El reconocimiento indicaba para la fragata una situacion difícil, mas no peligrosa, pues alijada de agua y otros pesos, debía esperarse sacarla con ayuda de la máquina, de las anclas y de la calma de la noche. Eran tales la actividad y el orden de los trabajos, que á las 12 estaban abajo vergas y masteleros, tendida un ancla por la mura, un anclote por la popa y lista la artillería para echarla al agua, esperando la hora de la pleamar, que debía verificarse á las 4 de la madrugada, para halar de las amarras.

A las 12 y tres cuartos se paró repentinamente la máquina por sí sola, á causa, sin duda, de haber chocado la hélice en alguna piedra, pues cuantos esfuerzos se hicieron para suspenderla fueron inútiles. Empezó á crecer el agua en la bodega, apagando los hornos, invadiendo los pañoles, sin que las bombas pudieran contenerla. Se alijaron las anclas con parte de la artillería sin mejor éxito, tanto que á las 4 de la madrugada del 9 hora de la pleamar en que se habia creído saldria el buque, tumbó este hácia sotavento, llegando el agua al sollado y chocando el pantoque en las piedras con tanta violencia, que se hubieran destro-

zado en pocos momentos á no haber picado los palos mayor y trinquete, que trabajaban y hacian trabajar el casco con sus sacudidas.

Esta operacion se llevó á cabo con una actividad y precision, que sin otras pruebas hubiera bastado para acreditar el estado de disciplina de la tripulacion. Las coces de los palos se echaron fuera de la batayola con gatos y aparejos, echando tambien siete cañones más de solavento.

Todo esto estaba hecho á las 9 de la mañana, hora en que apareció el vapor *Isabel la Católica*, ofreciendo sus auxilios, y como la gente de la *Petronila* llevaba muchas horas sin descanso ni alimento, relevó una parte con la suya, regresando á la Habana para dar cuenta de la situacion en que se hallaba.

A las 5 de la tarde dió la vuelta este vapor acompañado del *Venadito*, trayendo ambos bombas y otros recursos. Los buzos reconocieron prolijamente los fondos hallando partidos los dos codastes, redoblada la quilla en todo el tercio de popa, hácia babor, partido el pié de roda, aventados los tablones de popa, muy lastimada esta parte y torcida la hélice y su eje. No se consideró, sin embargo, desesperada la salvacion de la fragata, mientras la mar no causara nuevas averías, y siempre que pudieran allegarse recursos poderosos, y aquí empezó una nueva série de trabajos gigantescos, acometidos con fe, así por la estenuada tripulacion de la *Petronila*, que no queria abandonarlos un momento, como por las de los otros buques auxiliares. Seria prolijo enumerar las faenas que se emprendieron y que

duraron hasta el 20 de Agosto, faenas de gran mérito, auxiliadas con todos los recursos de la mecánica moderna, á que el comandante general del apostadero D. Segundo Diaz Herrera, que presenci6 algunas, hizo debida justicia elogiándolas cual lo merecian.

El palo mesana que se habia conservado, sirvió para armar abanicos y cabrias con que se metieron á bordo las calderas y máquinas que habian de achicar el agua. Con grandes dificultades y trabajos, llegaron á montarse una bomba centrífuga movida por máquina de seis caballos; otra con máquina de cuatro; seis bombas de mano de doble émbolo, las tres reales de la fragata y diez bombillos. Se calculó que todas ellas extraian 500 pipas de agua por hora, y que la fragata, despues de haber tapado los buzos las principales vías, hacia 400 en el mismo intérvalo, de modo que en 24 horas de trabajo constante podian achicarse las 2.500, ó sean mil y pico de toneladas que contenia la bodega.

Hechos varios ensayos parciales, el dia 17 se preparó todo para la gran prueba: pusiéronse en movimiento las máquinas de vapor impeliendo los marineros las de mano con esfuerzo que rivalizaba con el de aquel poderoso agente: el agua disminuia visiblemente. A las 7 y media de la tarde, descubierta el eje de la hélice se desconectó esta y se cargaban y encendian los hornos á medida que el agua los desalojaba. El entusiasmo era general. Logrando el movimiento de la máquina de la fragata, funcionando las bombas de aire de aquella, era el éxito seguro. Con este convencimiento, volaban los cigüeñales sin interrupcion, mientras los

fogoneros activaban los fuegos, hasta la combustion completa de cinco hornos, con los que se obtuvo vapor á las 10 y media de la noche; mas como el agua tocaba en la superficie inferior de los cilindros, se condensaba aquel sin mover el émbolo. Con todo, el agua disminuía siempre, suspendiendo el buque á las 11 de la noche. Solo el timon descansaba en las piedras: diez minutos más y la *Petronila* salía á flote.....

En tan solemne instante la caldera de la centrífuga se abrió y dejó de funcionar esta: volvió el agua á crecer en la bodega; volvió la fragata á recostarse en su lecho de piedras. Conjurándose en su contra la mar, que por tantos dias habia permanecido tranquila, recaló en la noche misma, sacudiendo violentamente al desgraciado buque. Inútilmente se repitieron los intentos para ahicarlo, remediada que fué la centrífuga; las vías de agua se habian multiplicado en proporcion mayor que la de los recursos con que se contaba

El dia 21, en junta presidida por el segundo jefe del apostadero, á que asistieron los comandantes de los buques, el de ingenieros del arsenal, los maestros y maquinistas, se reconoció unánimemente que era inútil la prosecucion de los trabajos. La *Petronila* era perdida.

Limitóse entonces la atencion á los efectos y pertrechos que ordenadamente se almacenaron en el *Mariel*, embarcando los de gran peso, como anclas y artillería, en la urca *Niña*, que los trasportó á la Habana. El celo del comandante continuó ejercitándose en estas faenas de menor importancia, pero de no ménos mo-

testia que las anteriores, pues que se ejecutaban sin resguardo para aquel solabrasador ni para la marejada constante en aquel sitio. No solo los cargos y armamento ya mencionado se salvaron; la curvería, herrajes y aun el forro de cobre fueron extraídos, quedando solo en la costa los fragmentos del vaso, desmenuzados por los temporales del Norte. La máquina y las calderas, que por esta circunstancia se sacaron también, fueron trasportadas al arsenal del Ferrol, en cuyos talleres se han reparado para aplicarlas á la corbeta *Doña María de Molina*, que se construye en el de la Carraca.

El parte en que el capitán de navío Martínez Viñal notició al comandante general del apostadero el naufragio del buque de su mando y las faenas emprendidas para su salvamento, es un documento notable en que brillan con la modestia del verdadero mérito, la resignación del cristiano y la delicadeza del caballero. Su mucha extensión nos priva del placer de reproducirlo, pero lo hacemos sí de la sentida frase con que termina:

Después de realzar el comportamiento de sus subordinados, congratulándose de no tener que lamentar desgracias personales, dice:

«V. E. me permitirá no concluya este parte sin dejar consignado, aunque de una manera imperfecta, el apoyo, decisión y consuelos infinitos que en mi situación me han prestado el Excmo. Sr. segundo jefe y los comandantes de dichos vapores, ya con la acertada dirección del primero, como con los oportunos conse-

jos de todos, y ya, en fin, facilitándome cuantos auxilios privados han podido, para reanimar y consolar mi espíritu en los momentos que lo he necesitado. V E., como ellos, despues de Dios, me han dado el valor que necesitaba para esperar tranquilo el fallo del consejo de guerra que debe juzgar mi conducta.»

Otro documento, citado ya, trascribiremos tambien, así por su índole, como porque sin él pudiera suponerse aventurada la opinion que sobre el primero y sobre su autor hemos consignado, no siendo realmente juez de competencia. Hélo aquí:

Orden del dia del 14 de Agosto de 1863 á la escuadra del apostadero de la Habana.

Angustiado con la desgracia ocurrida á la fragata *Petronila*, en medio del triste estado en que se encuentra, me ha sido muy satisfactorio, al llegar al sitio del siniestro, la disciplina, órden y distribución de los trabajos, que presentan una regularidad y armonía de que difícilmente puede darse idea. Tumbada la fragata hasta presentar sus cubiertas una inclinación que no permite sostenerse sin el auxilio de andariveles; inundadas bodega, despensa y sollado con pérdida de los víveres, equipajes y objetos todos de pertenencia privada; sin alimento y sin reposo desde el comandante al último grumete han estado en su puesto noche y dia ejecutando maniobras de la mayor dificultad, trabajo y riesgo, entre ellas la de picar los palos y echar al agua la artillería, que por efecto de

la serenidad é inteligencia que las han presidido, se han llevado á cabo sin que haya que lamentar desgracias personales y como si se tratara de un ejercicio. El resultado de este orden es, en una palabra, que en el intervulo de cuatro dias, sin perjuicio del trabajo incesante de las bombas y en tan dificiles circunstancias, se han almacenado en tierra cuantos efectos y pertrechos eran susceptibles de traslacion, quedando solo el casco, preparado para un supremo esfuerzo en que reside la esperanza de salvar el buque. En las situaciones dificiles que suelen presentarse en la carrera de la mar, es donde se evidencian las dotes del marino, en particular, y la organizacion, en general, que auna sus esfuerzos y decision. En la presente, la *Petronila* ha demostrado estar brillantemente organizada, y aunque la prueba haya sido de las más tristes, el proceder del Excmo. Sr. Segundo Jefe del Apostadero, comandante, oficiales, guardias marinas é individuos todos de la dotacion, es digno del mayor elogio y me complazco en hacerlo público en la escuadra para satisfaccion de los interesados y para la del cuerpo en general, reservándome ponerlo en noticia del Gobierno de S. M.—Segundo Diaz Herrera.»

No fueron solo marineras las operaciones dirigidas por el comandante de la fragata. Su imaginacion, aunque preocupada por el siniestro, no admitia la posibilidad de error en el cálculo del efecto de abatimiento y corrientes que le habia servido para dirigir el rumbo á la entrada del puerto. Tampoco podia existir en las enfilaciones tomadas cuidadosamente y

seguidas hasta el momento de la varada, y sin embargo, allí yacia la *Petronila* en sitio donde hubiera debido flotar libremente. ¿A qué atribuir el siniestro?

Una idea cruzó por su mente, con la repeticion de tales reflexiones: ¿habria inexactitud en el plano que le habia servido de guia? Este plano, uno de los que forman el portulano de las Antillas, fué levantado en 1809 y corregido en 1818, desde cuya última fecha no se ha rectificado. Situó en él la fragata y aparecia libre de todo riesgo: estaba, pues desvanecida la duda. Comisionó entonces oficiales para levantar otro, que comparado con el del portulano descubrió un error de cerca de un cable en la situacion de la punta de sota-vento, donde varó la fragata.

El comandante general del apostadero, á peticion del fiscal de la causa formada al capitan de navío Martínez Viñalet, ordenó posteriormente que una comision provista de los instrumentos necesarios pasase á Mariel á verificar una tercera rectificacion en su plano, que concordó perfectamente con la que habian hecho los oficiales de la *Petronila*, justificando plenamente á su comandante.

El dia 7 de Diciembre se celebró en la Habana el consejo de guerra que habia de juzgarle, y que por unanimidad lo declaró *absuelto sin nota que le perjudique en su carrera*.

La *Petronila* ofrecia la particularidad de ser el primer buque de hélice que se construyó en el arsenal de Cartagena en 1857.

ALAVA.

Entre los buques que , á consecuencia de la sublevacion de la isla de Santo Domingo , se comisionaron para llevar refuerzos á su guarnicion , fué uno el vapor transporte, de hélice, *General Alava* de 280 caballos de fuerza. Salió de la Coruña , al mando del teniente de navío D. Gabriel Pita da Veiga, el 5 de Noviembre conduciendo 805 individuos de tropa , 2.500 fusiles, 2.000 tiendas, sacos y otros efectos militares. Haciendo derrota á pasar entre las islas Madera y Canarias , la navegacion no ofreció ningun incidente notable hasta el dia 9 en la tarde, que se observó salida de gases de la carbonera del centro , intacta todavía. Abriéndola para reconocer el combustible , que en número de 500 toneladas contenia , se vió que no estaba en combustion, mas sí en fermentacion de las capas más profundas , cuya temperatura era mucho más elevada que en la superficie. A este reconocimiento siguieron las precauciones oportunas para evitar la combustion espontánea—contándose la de tapar herméticamente con mantas de lana las bocas de la carbonera , sin dejar abierta más que la puerta de la cámara de la máquina—con la actividad que se despliega en los buques en momentos de peligro, aumentada en este por el número de brazos de que podia disponer con la tropa de transporte que con la mejor voluntad trabajaba. La extraccion se suspendió á las ocho de la noche , porque lejos

de alcanzar con ella el centro de fermentacion, el vacío causado con el trasiego, unido al calor de la caldera contigua ocasionaron una corriente de aire que hacia muy peligrosa la continuacion. El buque se encontraba en latitud N. $29^{\circ} 36'$ y longitud O. $11^{\circ} 37'$ y desde este punto se dirigió el rumbo á la isla de Palma, una de las Canarias, como la tierra más próxima, fondeando en el puerto de Santa Cruz á las siete y media de la mañana siguiente; y aunque dicho puerto no tiene de tal más que el nombre, asegurado el desembarco de la tropa en caso necesario y tranquilizada esta por la inmediacion de la playa, objeto que tuvo á la vista el comandante para la arribada, se procedió con nuevo brio á combatir el peligro creciente en que estaba el buque.

Apagados los hornos, se recomenzó la faena de extraer carbon, continuándola sin interrupcion hasta las once de la noche, á cuya hora se habian sacado 200 toneladas, ó sean los dos quintos del total; pero el gas deletéreo que se desprendia hacia muy dificultosa la respiracion, y hubo que suspender otra vez el trabajo, llevando á cubierta algunos marineros asfixiados en él.

Como los medios empleados para impedir el incendio no daban resultado, reunida la junta de oficiales, con consulta de los maquinistas, se decidió adoptar otro, que consistia en poner en comunicacion el tubo del pito con el interior de la carbonera, para inyectar vapor. Los preparativos duraron hasta las cinco de la madrugada del 12, haciéndose en tanto otros de em-

barcaciones del país para auxiliar el desembarco de la tropa, que se efectuó á esta hora con el mayor orden y sin accidente, quedando todos en tierra con sus equipajes á las nueve y media.

Listo el tubo de comunicacion y encendida una caldera, se inyectó vapor en la carbonera por espacio de dos horas, con una presión de ocho libras, sin embargo de lo que fué creciendo el calor de las paredes exteriores hasta marcar en el termómetro de Fahrenheit 230°. El carbon en las inmediaciones del tubo de inyeccion estaba en completa combustion, como se reconoció por todos los oficiales del buque, que en junta, y conformes con el parecer de los maquinistas, no hallaron otro recurso que el de abrir las válvulas para anegar el casco.

Tratóse entonces de hacerlo de modo que fuera posible volver á ponerlo á flote, eligiendo un sitio de fondo limpio, con cinco brazas de agua, inmediato á la playa y á una milla escasa al Sur de la poblacion. Asegurado el vapor con la proa á la mar, se abrieron las válvulas á tiempo que la combustion tomaba mayor incremento, embarcando en los botes del buque y los del país los caudales de la Hacienda, la documentacion, víveres y efectos, y la tripulacion á las cinco y media de la tarde despues de sumergido el buque.

Las malas condiciones de aquel puerto hicieron ineficaces las precauciones tomadas para la salvacion del *Alava*: la mar que recalaba del NE. lo sacudia con fuerza, destrozándolo por completo en pocos dias. Mientras se conservó unido el casco, la tripulacion que

acogida en el bergantín mercante *Amparo* se había fondeado en su intermediación, trabajó sin descanso en el salvamento de efectos, no obstante el sacudimiento de los palos y chimenea que amenazaban venirse abajo, como en efecto sucedió, aunque sin causar desgracias.

Así que la noticia del siniestro llegó á Santa Cruz de Tenerife, se enviaron dos goletas con auxilios, saliendo de Cádiz con el mismo objeto la *Concordia*. El vapor de guerra inglés *Speedwell* salió también de Tenerife por ofrecimiento espontáneo de su comandante Mr. Cottam y recogió 685 individuos de tropa, haciéndolo del resto las goletas *Gravina* y *Prim*.

Los trabajos de salvamento continuaron por buzos, con poco resultado por la mar gruesa que constantemente reinaba, y porque habiéndose ahogado uno de aquellos, bajaban los demás con recelo. Extrajéronse sin embargo la mayor parte de las cajas de fusiles, la artillería y otros efectos menudos.

La tripulación llegó á Cádiz en la goleta *Concordia* el 27 de Diciembre, y procediéndose á la formación de proceso se celebró el consejo de guerra el 14 de Marzo, resultando absuelto de todo cargo el comandante. Se reconoció también que todos los individuos de la dotación se habían hecho dignos de elogio por su comportamiento.

Por último, deseando el Gobierno dar á Mr. Jorge F. Cottam, comandante del vapor inglés *Speedwell* un testimonio de gratitud por su servicio de auxilio, le hizo presente de un sable de honor, con buena hoja toledana.

Los restos del *Alava* se remataron en Abril de 1865 por la cantidad de 6.400 rs.

1864.

TRIUNFO.

Son de todos conocidos los acontecimientos del Perú que motivaron la toma de las islas de Chincha por nuestras fuerzas navales del Pacífico, compuestas á la sazón de dos fragatas y una goleta. Este acto, torcidamente interpretado, no solo por la República interesada, sino tambien por las de aquella parte del continente americano, á pesar de las declaraciones del jefe de la escuadra y de las más solemnes del Gobierno, colocó á los buques españoles en hostilidad con toda la costa del Pacífico, sin un puerto amigo y sin más recursos que los propios. Impasibles ante los denuestos de la prensa desbordada de aquellos países, presenciando la construccion de *monitores*, *torpedos* y otras máquinas con que diariamente se les amenazaba, se mantuvieron, sin embargo, en actitud pasiva, aunque preparados para recibir dignamente la visita anunciada de la marina peruana, y supieron conservar el depósito de las islas hasta recibir refuerzos y hasta que un honroso tratado puso fin á las diferencias entre ambas naciones, venciendo entre tanto todos los obstáculos, no poco aumentados con el siniestro que vamos á referir.

La fragata *Resolucion*, que arbolaba la insignia del

jefe de escuadra D. Luis H. Pinzón, con la *Triunfo* y las goletas *Vencedora* y *Covadonga*, se hallaban fondeadas en la bahía de Pisco el 25 de Noviembre, preparándose á la distribucion de los efectos traídos de Valparaiso por el trasporte *Tampico*. Como entre aquellos viniesen varias latas de aguarrás destinadas á la preparacion de pintura para la *Triunfo*, su comandante, que habia pasado á bordo del buque de la insignia, ordenó se recogiesen y almacenasen. Así lo dispuso el oficial de guardia, recomendando á uno de los condestables que presenciase la operacion, observando las precauciones de costumbre con este líquido inflamable, aunque sus envases de lata, perfectamente estañada por todos lados, inspirase confianza.

A las cuatro y media de la tarde, hora de la comida de los oficiales, se hizo oír la campana de la *Triunfo* con la señal de fuego. Ausente, como se ha dicho el comandante, acudió instantáneamente al lugar incendiado el segundo, teniente de navío D. Evaristo Casariego, en tanto que, con la misma rapidez ocupaban todos los del buque el puesto asignado para tales casos.

Ardia el pañol de pinturas á consecuencia de la inflamacion del aguarrás de que se ha hecho mérito. El pañolero que conducia las latas á su depósito, habia caído reventando una de ellas, y como al mismo tiempo rompiese el farol con que se alumbraba, se incendió el líquido, corriendo por aquel reducido local en que tantas materias combustibles se encierran.

No habian trascurrido dos minutos y estaban ya

abocadas á la escotilla del pañol las mangueras de todas las bombas y bombillos del buque, obrando á más sobre las llamas, colchonetas y mantas mojadas y cuantos elementos podian emplearse para sofocar el fuego. El comandante se presentó poco despues estimulando con el ejemplo las comenzadas operaciones, que merecieron su aprobacion. Dispuso otras á medida que el incremento de las llamas lo exigian, y jamás otro buque ofreció ejemplo de mayor órden ni prontitud en ejecutarlas.

El caso era apurado: los pertrechos alquitranados que componen el repuesto del contramaestre ofrecian fácil alimento al fuego, en lugar contiguo á la entrada del depósito de la pólvora, sin que lo reducido del espacio permitiese desarrollar los recursos de que podia disponerse para combatirlo. El humo sofocante obligaba á relevar á cada momento á los trabajadores que eran sacados sin vista ó sin sentido.

Abierto el grifo del pañol de pólvora y anegada esta, alejando por el momento el peligro de explosion, se procedió á deshacer la cubierta del sollado para mayor acceso del agua, á cerrar la ventilacion de las portas de proa, y aprovechando despues los auxilios venidos de los otros buques, á sacar la pólvora y granadas de los pañoles de popa.

Hubo un momento en que las llamas parecieron extinguidas, como merecido resultado de tamaños esfuerzos, pero fué de corta duracion: el humo, cada vez más denso hacia insostenible la lucha en que fué ganando terreno el incendio.

El General presenció los trabajos de aquella animosa tripulación, y antes de salir de la fragata ordenó largar la cadena para recibir el viento por la popa, y que las goletas *Covadonga* y *Vencedora* la remolcasen para vararla. Con su anuencia se abrieron las válvulas de los fondos, último recurso que debió surtir efecto, inundando las bodegas, mas no corriendo el agua hácia la de proa, aunque se inclinó llevando á aquella parte la artillería, nada se consiguió.

Cuando el incremento del fuego hizo desvanecer toda esperanza, se dispuso el embarco de la gente en los botes con orden admirable, pero con no poco trabajo persuasivo de los oficiales, pues no habia un solo individuo que quisiera salir del buque mientras aquellos y su comandante no lo hiciesen.

Quedaron á bordo con la oficialidad 30 marineros ocupados en embarcar el armamento portátil, cronómetros, instrumentos y cartas del Estado, en cuya operacion faltó el remolque de la *Vencedora*, habiendo sucedido antes lo mismo con el de la *Covadonga*. Eran próximamente las nueve de la noche, y ya las llamas invadian la cubierta y el aparejo: el comandante y cuantos le acompañaban, tuvieron que descolgarse por la popa, derramando honrosas lágrimas al separarse del volcan en que veian convertido tan hermoso buque.

La precaucion de haber inutilizado oportunamente las cargas de la artillería, permitió no abandonar la fragata hasta el último momento, contribuyendo con las demás disposiciones, no ménos acertadas, á que no

resultase desgracia personal ni en este buque ni en los que le auxiliaban.

El juicio que mereció al general Pinzon el comportamiento de los tripulantes de la *Triunfo*, está consignado en la siguiente comunicacion dirigida al Gobierno con el núm. 424:

«La fragata *Triunfo*, que desde su incorporacion á esta escuadra, ha sido modelo de buque de guerra, y que como tal era citada por los jefes de las marinas extranjeras que la visitaron, ha dado, al terminar su existencia de manera tan desastrosa, ejemplo elocuente de lo que puede la perfecta organizacion de un bajel de guerra. Tan en orden funcionaba todo en ella respecto al lance en que se encontraba y tan subordinada y tranquila se hallaba su dotacion en aquel trance, como si se tratase de la ejecucion de una de las comunes faenas de un buque. A disposicion de todo el mundo se hallaron sobre cubierta las maletas, que al desocupar el sollado de efectos para privar de alimento al fuego, se habian echado arriba en los primeros momentos: sin embargo, ni un solo soldado, ni un solo marinero, al salir de la *Triunfo* tenia un cigarro que poder fumar, sabiendo que muchos individuos tenian en ellas guardadas cantidades de consideracion para un mero soldado, para un simple marinero. Para ninguno de ellos hubo tentacion alguna, á pesar de convidarles la oscuridad de la noche á saciarla. Solo hubo para todos el deseo de salvar á la *Triunfo*, para lo cual ni uno dejó de sobrepujarse. Y crea V. E. que si fuese posible conceder el logro de esos deseos al valor de los esfuer-

zos, la *Triunfo* figuraria aun entre nuestros buques de guerra. Los vigilantes de tropa, que por la distribucion para caso de incendio, se hallaban en la batería, hubo que ordenarles individualmente que se retirasen; el humo que los iba envolviendo no era bastante para hacerles abandonar el puesto que cada uno tenia designado. Al embarcarse la guarnicion, con su oficial á la cabeza, uno de los soldados no tenia su carabina porque el cumplimiento de una órden le habia hecho dejarla á proa, sobre cubierta, no permitió salir del portalon hasta encontrarla. En cuanto á los títulos que el comandante de la *Triunfo* tenia al cariño de sus subordinados, he presenciado las lágrimas, que despues del suceso, derramaban sus oficiales, contra-maestres, etc., al presentarse ya á bordo de la *Resolucion*, al jefe que los habia mandado. Prueba evidéntisima de los lazos, que un mando atinado y paternal, tenian estrechado á aquel jefe con sus subordinados.»

Formado el proceso en la Escuadra del Pacífico, se amplió despues en San Fernando, viéndose en consejo de guerra el 2 de Junio de 1865. Por votacion unánime declaró éste «no resultar cargo ni responsabilidad al capitán de navío y comandante que fué de la fragata *Triunfo*, D. Enrique Croquer, por el incendio de dicho buque, así como que cumplió con su deber en las providencias que adoptó tan luego como llegó á bordo y tambien para el abandono del buque, y que por lo tanto debe ser absuelto sin que le sirva de nota para los adelantos de su carrera. Que tampoco resulta cargo ni responsabilidad al teniente de navío y segundo co-

mandante que fué del mismo buque D. Evaristo Casariego, ni al alférez de navío y oficial que estaba de guardia cuando el referido incendio, D. Camilo Arana, y por lo tanto deben ser absueltos, sin que les sirva de nota para los adelantos de su carrera.»

Por pluralidad de votos, acordó tambien que el primer condestable resultaba omiso y negligente en el cumplimiento de sus obligaciones como oficial de cargo, y debía sufrir la correccion de seis meses de arresto en el arsenal, y que el pañolero, convicto y confeso de haber encendido el farol, que ocasionó el incendio, sin orden del oficial de guardia ni conocimiento del cabo de luces, debía ser condenado á la pena de tres años de recargo en el servicio.

La *Triunfo*, construida en el arsenal de la Carraca en 1861, montaba 42 cañones y máquinas de 480 caballos.

De propósito hemos simplificado todo lo posible esta relacion, absteniéndonos de los comentarios á que se presta, porque mejor que estos, servirá para juzgar á los que dotaron la *Triunfo* una ligera descripcion de otro siniestro de la misma especie, ocurrido casi al mismo tiempo y calificado por la prensa inglesa de *nueva gloria añadida á los gloriosos anales de la marina de su nacion* (1).

(1) Another glorious page has been added to the glorious annals of the English Navy—that navy which is at the same time the pride of Britons and the envy of the world. *United service magazine*, núm. 436, Marzo de 1865.—Véase la introduccion.

El navio inglés *Bombay*, en que arbolaba su insignia el contraalmirante Elliot, jefe de la estacion de Montevideo, dió la vela de esta rada el 14 de Diciembre de 1864, con objeto de ejercitarse en la mar en el tiro al blanco. A las 3-35' de la tarde, verificando disparos con los cañones de proa de la primera batería, se descubrió fuego en los pañoles de popa y se ordenó que cada cual ocupase su puesto y que se inundase inmediatamente la Santa Bárbara. El humo era sofocante y el calor considerable en el sollado, de lo que se cercioró el comandante por sí mismo, disponiendo á las 3-52' que se echasen al agua todas las embarcaciones, mientras se seguia arrojándola con todas las bombas á la bodega de popa. Por mucho que se activó aquella operacion, las llamas invadieron la cubierta y el aparejo antes de terminarla, quemándose en su sitio uno de los botes lanchas. La gente llenó los otros, y se arrojó al agua con cuantos objetos flotantes pudo haber á la mano, pues del incremento del fuego podrá tenerse idea con solo decir que á los 40 minutos de haber empezado, caia por la banda el palo mayor, incendiado por completo el casco á excepcion del bauprés, donde muchos marineros se habian refugiado.

Los buques fondeados en Montevideo, enviaron sus embarcaciones en auxilio del *Bombay*, cuya proximidad era ya muy peligrosa, porque no habiéndose inundado el pañol de pólvora de proa era de esperar por momentos la explosion, y mientras tanto, los cañones, que habian quedado cargados, se disparaban por sí solos, así como las granadas de los pañoles y baterías.

No obstante, se recogió mucha gente de la que estaba en la proa ó en el agua, pereciendo en total 94 hombres de los 619 que componian la tripulacion. La explosion se verificó á las 8-25'.

Recordando decian los periódicos de Lóndres, el incendio de los navios *Boyne*, *Royal George* y *Conqueror*; el del *Queen Charlotte* de 100 cañones y de la insignia de Lord Keith, que se quemó á tres ó cuatro leguas de Liorna, y en el que, á pesar de los auxilios de tierra y de otros buques solo se salvaron 167 personas de las 840 que lo tripulaban, contándose el comandante y 36 oficiales entre los que perecieron; el del navio *Ajax* de 74 cañones, que concluyó en los Dardanelos, inmediato á tierra, en medio de la escuadra, quemándose 250 de sus 633 tripulantes, es aparente que si por desgracia hay que lamentar el desastre del *Bombay*, la habilidad y prontitud con que se adoptaron por sus oficiales las medidas más propias, y el orden y disciplina desplegados por la tripulacion, no han sido nunca sobrepujados (1).»

Tal fué la opinion del consejo de guerra celebrado en Portsmouth á bordo del navio *Victory* bajo la presidencia del vice-almirante Dacres. No habiendo podido investigar las causas que originaron el fuego, ni aun el lugar de su origen, aunque se supone que fué el depósito del rom, el citado consejo, tras cinco sesiones, acordó:

(1) *The nautical magazine*.—Vol. 34, núm. 3, for march, 1865.—Defensa del Capitan Campbell, comandante del *Bombay*.

«Que no resultaba cargo contra ninguno de los que dotaron el *Bombay*, debiendo ser absueltos el comandante, oficiales y cuantos sobrevivieron al accidente. Que las disposiciones adoptadas para combatir el incendio fueron las más acertadas. Que el buque no fué abandonado hasta no quedar esperanza de salvarlo, siendo forzados por las llamas. Que la serenidad y disciplina desplegadas y mantenidas en tan críticas circunstancias acreditan altamente al comandante, oficiales y dotacion. Por último: que la conservación de tantas vidas se debió principalmente á la prevision con que se hicieron los preparativos y á la prontitud con que estos fueron ejecutados.»

Después de esto nos parecen inútiles los comentarios.

Relacion de los jefes y oficiales muertos en naufragio.

Brigadieres.

D. Rosendo Porlier..... En el navío San Telmo. 1819

Capitanes de navío.

D. Angel Gonzalez..... Fragata María... 1797
 Juan Ignacio Bustillo..... Fragata Juno..... 1802
 Joaquin Zarauz..... } Fragata Magdalena.... 1810
 Blas Salcedo..... }
 Joaquin Toledo..... Navío San Telmo..... 1819

Capitanes de fragata.

D. Francisco Verdesoto..... Navío San Pedro Alc.^a. 1786
 Lorenzo de Mendoza..... Balandra Vencejo..... 1786
 Fernando Quintano..... Fragata Maria..... 1797
 Juan Deslobbes..... Fragata Asuncion..... 1805
 Bartolomé Roso..... Navío San Telmo..... 1819
 Pedro Vizcarrondo..... Buque mercante..... 1840
 Ramon Algar..... Vapor mercante Miño. 1856

Tenientes de navío.

Conde de San Javier..... Navío San Pedro Alc.^a. 1786
 D. Diego de Fuentes..... Galeota Rufina..... 1793
 Joaquín Briones..... Fragata María..... 1797
 José Echenique..... Fragata Guadalupe... 1797
 Luis Cavaleri..... Goleta Victoria..... 1797
 Manuel Rodriguez..... Bergantin S. Antonio. 1804
 Luis Journais..... Fragata Asuncion.... 1805
 Vicente de la Torre }
 Manuel Jove..... } Fragata Magdalena.... 1810
 José del Hoyo..... }
 Francisco Quiroga..... Bergantin Descubridor. 1817
 Juan de Pascual }
 Francisco J. Chacon..... } Navío San Telmo..... 1819
 Juan Diaz Maqueda..... }
 Cipriano Mauleon..... Bergantin Consulado... 1819
 Antonio Alonso..... Buque mercante..... 1843

Tenientes de fragata.

D. Gabriel Campos.....	Bergantin Cazador.....	1784
Pedro Revueltas.....	Navío San Pedro Alc. ^a .	1786
Francisco Perler.....	} Fragata María.....	1797
Bruno Gonzalez.....		
Joaquin Olaeta	Fragata Guadalupe....	1799
José Pons de Monsalve....	Fragata Juno.....	1802
José Pardo de Laura	Urca Ferroleña.....	1802
Juan Fernandez Alarcon..	Fragata Asuncion.....	1805
Andrés de Oyarvide.....	Místico San Ignacio ..	1806
José del Castillo	Goleta Felicidad.....	1808
Ramon Rato.....	Fragata Magdalena....	1810
José Bustamante.....	Bergantin Palomo.....	1810
Nicolás Guasconi.....	Falucho núm. 27.....	1812
Miguel de Quesada.....	Buque mercante.	1816
Antonio Roso.	Navío San Telmo.. ..	1819

Alféreces de navío.

D. Antonio Ledesma.....	} Navío San Pedro Alc. ^a .	1786
Francisco Ordoñez.....		
Joaquin Carreño	Balandra Vencejo.....	1786
Bernardino Perler.....	Bergantin Galgo.....	1793
Claudio Alava.....	} Fragata María.....	1797
Pedro Meñaca.....		
Pedro Argüelles.....	Bergantin San Antonio.	1804
Francisco Alda.....	} Fragata Asuncion.....	1805
Manuel Coll-Padres.....		
Manuel Lopez la Barrera .	Fragata Magdalena....	1810
Tomás Pando del Hoyo...}		
Francisco Montes.....	Bergantin Palomo.....	1810
Ignacio Fonnegra.....	Bergantin Descubridor.	1817
Manuel Zaragoza.....	Goleta Amistad.....	1818
José Carreño.....	} Navío San Telmo.....	1819
Juan Cuevas.....		
Gregorio Aguado.....	} Fragata Juno.....	1802
Francisco J. García.....		
Felipe Roldan	Bergantin Consulado...}	1819
Antonio Godoy.....	Goleta Habanera.....	1826
Estéban Alvarez Rom....	Embarcacion menor ..	1827
José García Paadin.....	Buque mercante.....	1828
José Manuel Camino.....	Cañonera	1837
Juan Manuel Ondarza....	Trincadura.	1837

D. Vicente Vial y Basoco.....	Goleta Martin Alvarez.	1850
Enrique Ponte.	Falucho Galgo.	1856
José Sanchez.....	Falúa.....	1859

Alféreces de fragata.

D. Manuel Ojeda.....	Balandra Vencejo.....	1786
Francisco Delgado.....	Fragata Loreto.....	1792
José Lopez.....		
Luis de Sesma... ..	Fragata María.....	1797
José Diaz Melendez.....	Fragata Juno.....	1802
Ignacio Salazar.. ..	Bergantin San Antonio.	1804
José Martinez de Velasco.	Fragata Asuncion.....	1805
Pedro Barrera.....		
Francisco Mujica.....	Fragata Magdalena....	1810
Cárlos Barton... ..		
Juan Velorado.....		
Plácido Gutierrez	Bergantin Descubridor.	1814
Manuel de Salas.....	Navío San Telmo.....	1819
Antonio Vial		
Francisco Alvarez.....		
Leandro Baldasano.....	Bergantin Almirante... ..	1819
Pedro de Silva.....		
Francisco Ibañez.....	Bergantin Consulado... ..	1819
Angel Santa Maria.....	Navío San Pedro Alc. ^a .	1815
Juan Balzola.....	Bergantin Aquiles.....	1823

Guardias-Marinas

D. José Soler.....	Fragata Guadalupe....	1799
Ramon Delas.....		
Antonio Rodriguez.....		
Tomás Chacon.....	Urca Ferrolana.....	1802
José Oceja.....		
Blas Salcedo.....	Fragata Magdalena....	1810
Onofre Ruiz.....	En una lancha.....	1845

Pilotos.

D. José Rus.....	Bergantin Galgo.....	1783
Francisco Roldan.....	Balandra Vencejo.....	1786
Guillermo Sobriedo.....		
Matías Menaya.....		
José Albanel.....		
Gregorio Lanzatrelles.....		

D. José Gutierrez.....	} Fragata María.....	1797
Francisco Villarnovo.....		
José de Soto.....	} Fragata Guadalupe....	1799
Eliás Martinez.....		
Francisco Villarcoa.....	} Fragata Leocadia	1800
Juan Ilardoy.....		
Pedro Ruiz Ruiseño.....	} Fragata Juno.....	1802
Juan Crisóstomo Gonzalez.		
Francisco Causino.....	} Fragata Asuncion.....	1805
Luis Leal.....	} Fragata Magdalena....	1810
José Bernardo Perez.....		
Leandro Saralegui.....	} Bergantin Palomo.....	1810
José Andreu.....		
Matías de la Fuente.....		
José Navarrete.....	} Corbeta Fidelidad.....	1821
Cárlos Mela.....		
Leocadio Reyes.....		
Eduardo Camero.....	Falucho Marcial.....	1852

Contadores.

D. Pedro Santestillano.....	Navío San Pedro Alc. ^a .	1786
Domingo Valledor.....	Balandra Vencejo.....	1786
José Gayoso.....	Fragata María.....	1797
Manuel Valderrama.....	Fragata Guadalupe....	1799
José María Falomir.....	Fragata Juno.....	1802
Sebastian Vanc-Blá.....	Fragata Asuncion.....	1805
Antonio Alonso Lopez....	Fragata Magdalena....	1810
José Rodriguez Flores....	Navío San Telmo.....	1819

Médicos.

D. Faustino Ortiz.....	Balandra Vencejo.....	1786
Magin Wals.....	Fragata Loreto.....	1792
José Bermejo.....	Fragata María.....	1797
Diego Sanchez.....	Fragata Guadalupe....	1799
Mauricio Roa.....	Fragata Leocadia.....	1800
José Gonzalez García.....	Fragata Juno.....	1802
Juan Lozela.....	Fragata Asuncion.....	1805
Manuel Jimenez.....	Fragata Magdalena....	1810
Juan Romero.....	Bergantin Palomo.....	1810
Gabriel Gonzalez.....	Corbeta Fidelidad.....	1821

Capellanes.

D. Manuel Vazquez.....	Balandra Vencejo.....	1786
Juan Baez.....	Fragata María.....	1797
Pedro Ibañez.....	} Fragata Asuncion.....	1803
Domingo del Castillo.....		
José Medina.....	Navío San Telmo.....	1819

No se incluyen las planas mayores de los bergantines *Cazador*, *San Antonio*, *Descubridor*, *Consulado* y místico *San Ignacio*, cuyos estados de salida de puerto no se han encontrado.

NOTICIAS de algunos naufragios ocurridos desde el año
1700, cuyos pormenores no constan en el archivo
del Ministerio de Marina.

Años.	Clases.	NOMBRES.	Cañones...	Lugar y circunstancia del naufragio.
1702	Navío...	Cármén....	60	Costa de Portugal.
1716	Idem....	Peibo..	60	Buenos-Aires.
1716	Idem....	N. S. de las Viñas.....	60	Sicilia.
1717	Fragata.	Reina Sta. Isabel.....	22	Veracruz.
1718	Navío...	El Real.....	60	Sicilia.
1718	Idem....	Pembroh....	60	Rio de la Plata.
1718	Idem....	San Pedro...	60	Sicilia.
1719	Idem....	S. Juan Bautista.....	60	Seno Mejicano.
1719	Idem....	Sta. Rosalía..	60	Sicilia.
1719	Fragata.	Salerais.....	30	Idem.
1719	Idem....	S. Miguel....	24	En el N. de Alemania.
1719	Idem..	Galgo..	24	Se quemó en Rivadeo.
1719	Corbeta.	Castilla....	12	Sicilia.
1719	Idem....	N. S. de la Esperanza.	18	Idem.
1720	Navío...	S. Luis.....	60	Indias.
1720	Fragata.	S. Andrés....	30	América.
1721	Corbeta.	Flecha.....	18	Tarifa.
1722	Navío...	Tolosa.....	58	América.
1724	Idem....	Guadalupe...	58	Samaná.
1725	Idem....	Cambi.....	66	Se quemó en el Seno Mejicano.
1726	Idem....	Princesa....	80	Costa-Firme.
1727	Idem....	Primer Rubí.	50	Sur de Cuba
1729	Fragata.	Victoria.....	40	Naufragó en Cabo Peñas en su primer viaje.
1730	Navío...	Constante....	60	Seno Mejicano.
1732	Fragata.	Concepcion..	30	Veracruz.
1733	Navío...	Segundo Rubí	60	Canal de Bahama.
1733	Idem....	Gallo Indiano.	58	Idem.
1733	Idem....	Infante.....	60	Idem.

Años.	Clases.	NOMBRES.	Cañones...	Lugar y circunstancia del naufragio.
1733	Corbeta .	Pópulo	14	Canal de Bahama.
1736	Navío ...	Sta. Rosa	56	Veracruz.
1738	Idem....	Victoria	50	Isla Anegada.
1738	Fragata .	S. Cayetano ..	24	Florida.
1739	Navío ...	Incendio.	58	Veracruz.
1739	Idem....	Lamfranco..	62	Idem.
1740	Idem. ...	Andalucía ...	62	Canal viejo de Bahama.
1740	Idem....	Genovesa	54	Bajo de la Víbora.
1741	Idem....	Guipúzcoa... .	64	Brasil.
1742	Idem....	San Isidro . . .	62	Se quemó en Córcega.
1742	Idem....	Primer Inven- cible.	70	Lo incendió un rayo en Ve- racruz.
1745	Fragata .	Aguila	28	N. en Almería.
1747	Navío ...	Glorioso	70	Portugal.
1750	Idem....	Segundo in- vencible... .	70	Se incendió en Ferrol.
1750	Idem ...	Vencedor	74	Idem.
1750	Fragata .	Galga	56	Naufragó en Virginia.
1762	Idem....	Victoria	26	Isla del Farallon.
1776	Idem....	Clara.	30	Montevideo.
1780	Navío ...	S. José	74	Naufragó saliendo de Brest.
1781	Fragata .	Sta. Rosa ...	22	Idem.
1784	Navío ...	S. Francisco de Paula ..	74	Se incendió en la Carraca.
1790	Idem....	Brillante	74	Se incendió en Cartagena.
1801	Fragata .	Perla	24	Se fué á pique en Berbería.
1807	Idem....	Sirena.	34	Campeche.
1807	Corbeta .	Atrevida. . . .	20	Se quemó en Montevideo.
1808	Bergantin	Ardilla	18	Zozobró en el Seno Mejicano.

RELACION de los navíos y fragatas que se han ido á pique ó desguazado en los arsenales por falta de carena, y de los perdidos por otras causas.

Navío...	Europa.....	74	} Se echaron á pique á la boca del puerto de la Habana para cerrarlos á los ingleses en 1762.	
Idem....	Asia.....	74		
Idem....	Neptuno.....	74		
Idem....	San Vicente..	80	} Fueron quemados en la isla de Trinidad para que no cayesen en poder de los ingleses en 1797.	
Idem....	San Dámaso..	74		
Idem....	Arrogante....	74		
Idem....	Gallardo.....	74		
Fragata..	Santa Cecilia.	34		
Idem....	San Gabriel..	74	1808	} Se fueron á pique en la Carraca por falta de carena en los años que se expresan.
Idem....	San Juan Bau- tista.....	74	1809	
Idem....	Algeciras....	74	1818	
Idem....	Venus.....	34	1809	
Idem....	Astrea.....	34	1818	
Navío...	Santa Ana...	112	1816	} Se fueron á pique en la Habana por falta de carena en los años que se expresan.
Idem....	San Leandro.	64	1813	
Idem...	San Fulgencio	64	1814	
Idem....	Príncipe de Asturias...	112	1814	
Idem....	S. Pedro Após- tol.....	74	} Se fueron á pique en Cavite por la misma causa en 1801.	
Idem....	Europa.....	74		
Fragata..	Santa Maria de la Cabeza..	34		
Corbeta..	Luconia.....	20	} Se deshicieron en el arsenal de la Carraca por falta de recursos con que carenarlos en los años que se expresan.	
Navío...	Conde de Re- gla.....	112		1818
Idem....	Africa.....	74		1809
Idem....	Galicia.....	74		1797
Idem....	San Eugenio.	74		1804
Idem....	San Fermin .	74		1808
Idem....	Angel.....	74		1810
Idem....	Terrible....	74		1811
Idem....	América.....	68		1823
Idem....	San Julian...	58		1830
Idem....	Miño.....	54		1813
Idem....	Firme.....	74		1808
Idem....	Soberano....	74		1804
Idem....	Pluton.....	74	1816	

Fragata..	Colon.....	34	1801	} Se deshicieron en el arsenal de la Carraca por falta de recursos con que cargarlos en los años que se expresan.
Idem....	Liebre	34	1804	
Idem....	Sta. Balbina..	34	1794	
Idem....	Sta. Cecilia..	34	1823	
Idem....	Sta. Rosalía..	34	1803	
Idem....	Sta. Rufina..	34	1816	
Idem....	Soledad	34	1821	
Idem....	Escolástica...	34	1800	
Idem....	Proserpina...	34	1816	
Idem....	Iberia.....	50	1830	
Navio ...	Mejicano	112	1813	} Deshechos en el arsenal de Ferrol por la misma causa en los años que se expresan.
Idem....	San Fernando.	94	1813	
Idem....	Oriente.....	74	1806	
Idem....	Serio	74	1805	
Idem....	Glorioso.....	74	1818	
Idem....	Atlas.....	74	1817	
Fragata .	Pilar.....	34	1808	
Idem....	Santa Casilda.	34	1821	
Idem....	Céres	44	1801	
Navío ...	San Carlos...	94	1829	} Id. id. en el de Cartagena.
Idem....	San Joaquín..	74	1817	
Idem....	San Justo....	74	1828	
Idem....	San Pascual..	74	1797	
Idem....	San Francisco de Paula..	74	1820	
Idem....	Velasco	74	1797	
Idem....	Sto Domingo.	68	1807	
Idem....	Astuto	58	1810	
Idem....	Neptuno.....	74	1820	
Fragata .	Sta. Rosa....	34	1807	
Idem....	Sta. Catalina .	34	1819	
Idem....	Sta. Perpétua.	34	1808	
Idem....	Diana	34	1833	
Idem....	Sirena.....	34	1807	
Navío ...	Sta. Isabel..	74	1803	} Id. id. en el arsenal de la Habana.
Idem....	San Lorenzo.	74	1815	
Fragata .	Sabina	40	1828	
Idem....	Gloria.....	44	1804	
Idem....	Minerva.....	44	1808	
Idem....	Aretusa	40	1829	
Idem....	Cornelia.....	40	1814	
Navío...	España.....	68	Id. id. en Vigo en 1809.	
Fragata .	Flora	44	Id. id. en Montevideo en 1812.	

RELACION DE LOS NAUFRAGIOS ANTERIORMENTE DESCRITOS.

AÑOS.	CLASE del buque.	NOMBRE.	Cañones.	EMPLEO y nombre del comandante.	LUGAR del naufragio.	Número de personas que perecieron.
1767	Chambequin..	Aventurero ..	20	C. de f. D. José de Urrutia.	Rio de la Plata ..	»
1771	Navío	Castilla	74	C. de n. marqués de Casinas.	Veracruz.....	1
1779	Idem.....	Poderoso	74	Brig. D. Juan de Lángara.	Islas Terceras.....	»
1780	Fragata	Santa Marta..	38	C. de f. D. Andrés Valder- rama	Yucatan.....	»
1782	Navío	San Miguel...	74	C. de n. D. Juan Joaquin Moreno.....	Gibraltar.....	»
»	Fragata	Perpétua .. .	34		Puente Mayorga. . .	»
»	Brulote.....	Begoña.....	»		Algeciras.....	»
»	Balandra	Natalia.....	»		Rio Palmones.....	»
1783	Navío	Dragon	60	Brig. D. Miguel de Sousa..	Seno Mejicano.....	60
»	Bergantín....	Galgo	2	Piloto D. José Rus.	Idem	Todos.
1784	Fragata	San Jorge....	6	T. de f. D. José Perez Sigler.	Santander.....	»
»	Navío	Septentrion ..	64	C. de n. D. Diego Quevedo.	Málaga.....	»
»	Bergantín....	Cazador	»	T. de f. D. Gabriel Campos.	Seno Mejicano	Todos.
»	Balandra	Carlota.....	2		Matanzas.....	»
1785	Idem.....	2.ª Resolución	20	T. de n. D. Antonio Joarizti.	Málaga.....	1

»	Bergantin....	Triunfo de M.º	»	T. de n. D. Juan José Lisson.	Idem....	»
»	Jabeque.....	San Luis....	30		Ibiza.....	»
1786	Navío.....	1.º San Pedro Alcántara..	68	Brig. D. Manuel de Egüía..	Peniche.....	152
»	Balandra....	Vencejo.....	20	C. de f. D. Lorenzo de Mendoza	Idem.....	92
»	Fragata....	Santa Tecla..	34	C. de f. D. Carlos Chacon.	Cartagena de Indias.	»
»	Paquebot..	San Cristóbal.	2	A. de f. D. Pablo Franco.	Bayona (Francia)..	»
1 88	Bergantin....	Infanta.....	18	T. de n. D. Casimiro de Madrid.....	Inagua chica.....	»
»	Balandra....	Cármén.....	2		Punta Sabanilla (Cuba)	»
1790	Idem.....	2.º S. Miguel.	6	T. de n. D. Juan Elizalde...	Cartagena de Indias.	1
»	Galera.....	Sta. Bárbara.	3	C. de f. D. Francisco Vazquez Mondragon.....	Calahonda.....	»
1791	Patache....	San José....	»	Piloto D. Andrés de Soto..	Corcubion.....	»
1792	Idem.....	San Jacinto..	»	Idem D. José Fernandez...	Golfo de Vizcaya..	»
»	Fragata....	Loreto.....	40	C. de n. D. Diego Guiral.	Montevideo.....	23
»	Cañonera....	Núm.º 13....	1	A. de n. D. Rafael Sequeira	Estrecho de Gibraltar.	18
1793	Fragata....	Rosario.....	34	C. de f. D. Vicente Ferrer.	Rio Llobregat....	»
»	Idem.....	Preciosa....	34	C. de f. D. Luis Flores...	Cala de Llansá....	»
»	Bergantin...	2.º Galgo....	14	T. de n. D. Estéban Joel.	Idem.....	6
»	Galeota....	Rufina.....	3	T. de n. D. Diego de Fuentes.....	Idem.....	8
1794	Fragata....	2.º Santa Bárbara.....	34	T. de n. D. Francisco Barba.	Isla de Juan Fern.º	»

AÑOS.	CLASE del buque.	NOMBRE.	Cañones.	EMPLEO y nombre del comandante.	LUGAR del naufragio.	Número de personas que perecieron.
1794	Navío.....	Magnánimo..	74	C. de n. B. Ramon Topete.	Islas Sisargas.....	1
»	Idem..	San Isidoro .	68	C. de n. D. José de la Valeta.....	Palamós.....	»
1795	Idem.....	Triunfante...	74	C. de n. D. Juan Vicente Yañez.....	Rosas.....	»
»	Goleta.....	Victoria.....	10	T. de n. D. Francisco de P. Escüdero.....	Cartagena de Indias.	»
1797	Paquebot. . . .	San Cárlos... .	16	T. de f. D. Ramon de Saavedra.....	California.....	»
»	Fragata	Elena.....	34	C. de f. D. Juan Carranza	Conil.....	24
»	Idem.....	Maria.....	34	C. de f. D. Fernando Quintano.....	Filipinas.....	322
»	Idem.....	Palas.....	34	C. de f. D. Pedro Saez de la Guardia.....	Cruz del Padre...	»
»	Goleta	Ventura.....	10	T. de f. D. Luis Cavaleri	Isla de Cuba.....	14
1798	Cañoneras . . .	8, 9, 10 y 12.	4	T. de n. D. José Merge- lina.....	Alicante.....	»
1799	Fragata.....	Guadalupe. . .	34	C. de f. D. José de la En- cina.....	Dénia...	147
1800	Idem.....	Sta. Leocadia.	34	C. de n. D. Antonio Bar- reda.....	Guayaquil.....	140

1802	Urca	Ferroleña.....	8	C. de f. D. Joaquin de Zauz.....	Costa de China....	29
»	Fragata	Juno.....	34	C. de n. D. Juan Ignacio Bustillo	Costa de los Estados Unidos.....	425
»	Corbeta	Cantabria.....	8	T. de n. D. Juan del Busto.	Océano Atlántico..	34
1803	Goleta.....	2.º S. Carlos.	6	T. de f. D. Juan Castañeda.	Isla de Aves.....	»
1804	Bergantín.....	Postillon.....	14	T. de n. D. Ramon Pardo de Lama.....	Canal viejo de Bahama.....	»
»	Idem.	San Antonio..	44	T. de n. D. Manuel Rodriguez.....	Océano Atlántico..	420
1805	Fragata	Asuncion.....	38	C. de f. D. Juan Deslobbes.	Montevideo.....	294
»	Navío.....	Raye.....	94	Brig. D. Enrique Mac-Donell.	Sanlúcar.....	24
»	Idem.....	San Francisco de Asis ..	74	C. de n. D. Luis de Hore.	Cádiz.....	40
»	Idem.....	Neptuno	74	Brig. D. Cayetano Valdes..	Idem.....	42
»	Idem.....	Monarca.....	74	C. de n. D. Teodoro Argu-mosa	Arenas gordas....	Se ignora.
1806	Místico	San Ignacio..	8	T. de f. D. Andrés de Oyarvide	Rio de la Plata...	Todos.
1807	Goleta	Piedad	8	T. de n. D. José Fernandez de las Peñas.....	Isla de Cuba.....	»
»	Idem	Hernágenes.	34	T. de f. D. Angel Laborde	Cabo Vizcaino.....	»
1808	Fragata	Esperanza	8	T. de f. D. José del Castillo.	Antillas.....	»
»	Goleta.....	Felicidad.....	8	T. de f. D. Joaquin de Moyna.	Veracruz.....	Se ignora.
1809	Idem	Carolina.....	8		Vinaroz.....	»

AÑOS.	CLASE del buque.	NOMBRE.	Cañones.	EMPLEO y nombre del comandante.	LUGAR del naufragio.	Número de personas que perecieron.
1810	Cañonera....	1. er Tigre....	4	T. de n. D. Lorenzo Parra.	Huelva.....	»
»	Navío.....	Montañés...	74	Brig. D. José de Quevedo.	Cádiz.....	Se ignora.
»	Idem.....	Concepcion..	412	C. de n. D. Rafael Maes- tre.....	Idem.....	id.
»	Idem.....	San Ramon..	68	C. de n. D. Fernando Bus- tillo.....	Idem.....	id.
»	Idem.....	2. o Castilla..	58		Idem.....	id.
»	Fragata....	Paz.....	34	C. de f. D. Rafael Lobo.	Idem.....	id.
»	Navío.....	Argonauta..	74		Idem.....	id.
»	Bergantin ..	Volador.....	18	T. de n. D. Pedro María Piedrola.....	Idem.....	»
»	Navío.....	Vencedor....	74	T. de n. Mr. Jhon Cook..	Veracruz ..	14
»	Fragata....	Magdalena..	38	C. de n. D. Blas Salcedo.	Cerdeña ..	500
»	Bergantin ..	Palomo.....	48	T. de f. D. Diego Quevedo.	Vivero.....	50
»	Cañonero ..	Corzo.....	4	T. de f. D. Ramon Rato.	Idem.....	»
»	Idem.....	Gorrión.....	4	A. de n. D. Tomás Pando.	Santoña... Idem.....	»
»	Idem.....	Sorpresita ..	4	T. de f. D. Juan Velorado.	Idem.....	»
»	Idem.....	Estrago.....	4	A. de n. D. José Aguiar y Mella.....	Idem.....	»
»	Idem.....	Núm. 1.....	1		Lanchove ..	»
1811	Falucho ..	Relámpago...	2	A. de f. D. Santiago Soroa.	Huelva..... Valencia ..	5 »

»	Goleta	2.º Tigre.....	6	T. de f. D. Dionisio Capaz.	Cádiz.....	»
»	Pailebot.....	Centinela. . .	5	T. de f. D. Benito Ruiz de la Escalera. . .	Idem.....	»
»	Jabeque.....	San Mateo....	2	C. de f. grad. D. Fabio Bucelli	Gibraltar..	»
»	Bergantín . . .	3.er Tigre....	14	T. de n. D. Diego Quevedo.	Montevideo. . .	»
»	Goleta	Araucana....	6	T. de f. D. Benito de la Rigada.....	Florida.....	»
1812	Falucho	Núm. 27.....	2	T. de f. D. Nicolás Guasconi.	Tarifa.....	21
»	Obusera. . . .	Núm 78.....	1	Idem	Idem	»
1813	Bergantín . . .	Manuel.....	14	T. de n. D. Martin María Espino.....	Puerto Cabello . .	»
1814	Falucho	Intrépido . . .	3	A. de n. Marqués del Moral.	Peñíscola.....	»
1815	Goleta	Empecinado..	6	T. de f. D. Juan Villavicencio.....	Isla Amalia	»
»	Idem	2.º Volador . .	10	A. de n. D. Joaquín Vial..	Panzacola.....	2
»	Navío	2.º San Pedro Alcántara..	64	C. de n. D. Francisco de Salazar.....	Cumaná.....	50
»	Idem	Fernando VII.	114	C. de f. D. Vicente de Lama.	Bujía.....	»
1816	Goleta	2.ª Cantabria	2	T. de f. D. Antonio Valera.	Río Alvarado.....	8
»	Idem	Galgo.....	8		Canal viejo de Bahama.....	Se ignora.
»	Fragata	Atocha.....	40	C. de f. D. Lorenzo Noriega.	Habana.....	»
»	Goleta	Tenerife.....	6	T. de n. D. José de Lama.	Tenerife	»
1817	Bergantín . . .	Descubridor..	14	T. de n. D. Francisco J. Quiroga.....	Seno Mejicano.....	119

AÑOS.	CLASE del buque.	NOMBRE.	Cañones.	EMPLEO y nombre del comandante.	LUGAR del naufragio.	Número de personas que perecieron.
1818	Goleta	Eugenia	2	Piloto D. Francisco Gomez.	Aguadilla	3
»	Fragata	Ifigenia	38	C. de f. D. Alejo Gutierrez de Ruvalcaba	Campeche	»
1819	Navío	San Telmo	76	Brig. D. Rosendo Porlier	Cabo de Hornos	644
»	Bergantin	Consulado	14	T. de n. D. Cipriano Mauleon	Veracruz	109
»	Goleta	Guia	8		Idem	20
1820	Corbeta	Fama	26	C. de f. D. Casimiro Vigodet	Cádiz	»
»	Bergantin	Ligero	18	T. de f. D. Juan José Martinez	Canal viejo de Bahama	»
»	Corbeta	Fidelidad	14	Piloto D. José Navarrete	Filipinas	»
1821	Bergantin g. ^{ta}	Almirante	20	T. de n. D. Ignacio Chacon	Canal viejo de Bahama	95
»	Idem	Proserpina	10		Aguadilla	25
1822	Idem	2.º Sorpresa	7	T. de f. D. Jaquin Josuella		»
»	Fragata	Ligera	40	C. de n. D. Angel Laborde	Chipiona	»
1823	Falucho	2.º Intrépido	3	A. de n. D. José Usel Guimbarda	Santiago de Cuba	»
					Peñíscola	»

1824	Bergantin g. ta	Mágica.....	7	T. de f. D. Joaquin Santolalla.....	Canal viejo de Bahama ...	»
1826	Goleta	Habanera....	10	A. de n. D. Antonio Godoy.....	Charleston	Todos.
1834	Fragata	Lealtad.....	50	Brig. D. José Morales de los Rios.....	Santander.....	1
1838	Bergantin ...	Guadalete....	22	C. de f. D. José Morales de los Rios.....	Guanabo.....	»
1839	Falucho	Barcino.....	3	T. de n. D. Maximino Posse.	Cartagena.....	»
1840	Idem	Trillo.....	3	A. de n. D. Manuel de la Pezuela.....	Bocas del Ebro....	»
1844	Goleta	Criolla	6	T. de n. D. Patricio Montojo.....	Jamáica.....	»
»	Bergantin ...	Cubano	20	C. de f. D. Ramon Armero.	Isla de Cuba.....	1
4846	Vapor.....	Satélite	4	T. de n. D. Pio de Pazos.	Habana.....	»
»	Bergantin ..	Constitucion..	14	T. de n. D. Enrique Croquer	Idem	»
»	Idem	G. Laborde..	»	T. de n. D. José Julian Gomez.....	Idem	»
»	Goleta	2.ª Criolla....	4	T. de n. D. Francisco Chacon.....	Idem	1
»	Idem	Polka.....	2	T. de n. D. Jorge Fuster..	Idem	»
»	Ponton.....	Trueno.....	»	T. de n. D. Francisco Muñias.....	Idem	»
1850	Goleta	MartinAlvarez	1	T. de n. D. Florencio Montojo.....	Moliers	1
1852	Falucho	Marcial.....	1	Piloto D. José Carreras....	Rábata.....	9

AÑOS.	CLASE del buque.	NOMBRE.	Cañones.	EMPLEO y nombre del comandante.	LUGAR del naufragio.	Número de personas que perecieron.
1852	Vapor.....	Pizarro.....	6	C. de n. D. Francisco Grandallana.....	Tango-Farango....	»
1854	Navío.....	Soberano.....	74	C. de n. D. Juan Bautista Lazaga.....	Santiago de Cuba..	»
1856	Vapor..	Fernando el Católico...	16	C. de f. D. Manuel Faez..	Covarrubias.	»
»	Falucho.....	3.er Galgo...	3	A. de n. D. Enrique Ponte.	Cataluña.....	2
1860	Vapor.....	Santa Isabel..	4	T. de n. D. Adolfo Guerra.	Algeciras.....	1
»	Goleta ..	Rosalía.....	2	T. de n. D. Vicente de Seijas.....	Torre Cuadrada....	3
»	Falucho. .	Saeta.....	2	T. de n. D. Francisco Gonzalez de Quevedo.....	Algeciras.....	»
»	Idem ..	Lobo.....	2	T. de n. D. Arsenio Sollozo.	Idem	»
»	Cañonero.....	Núm. 12.....	4	T. de n. D. Ramon Martínez.....	Idem	4
»	Idem	Núm. 13.....	1	T. de n. D. Francisco Leon.	Idem	»
»	Idem	Núm. 18.....	1	C. de n. D. Romualdo Martínez Viñalet.....	Idem	»
1863	Fragata ..	Petronila.....	37	T. de n. D. Gabriel Pita da Veiga.....	Mariel.....	»
»	Vapor.....	Alava.....	2	C. de n. D. Enrique Croquer.	Canarias	4
1864	Fragata	Triunfo.....	50		Islas Chinchas.....	»

ÍNDICE.

PÁGS.

INTRODUCCION.....	IX
-------------------	----

Primera parte.

Noticia de algunos naufragios acaecidos desde la primera época de la Armada.....	1
Relacion del naufragio de Maestre Juan, ocurrido en 1528.....	23

Segunda parte.

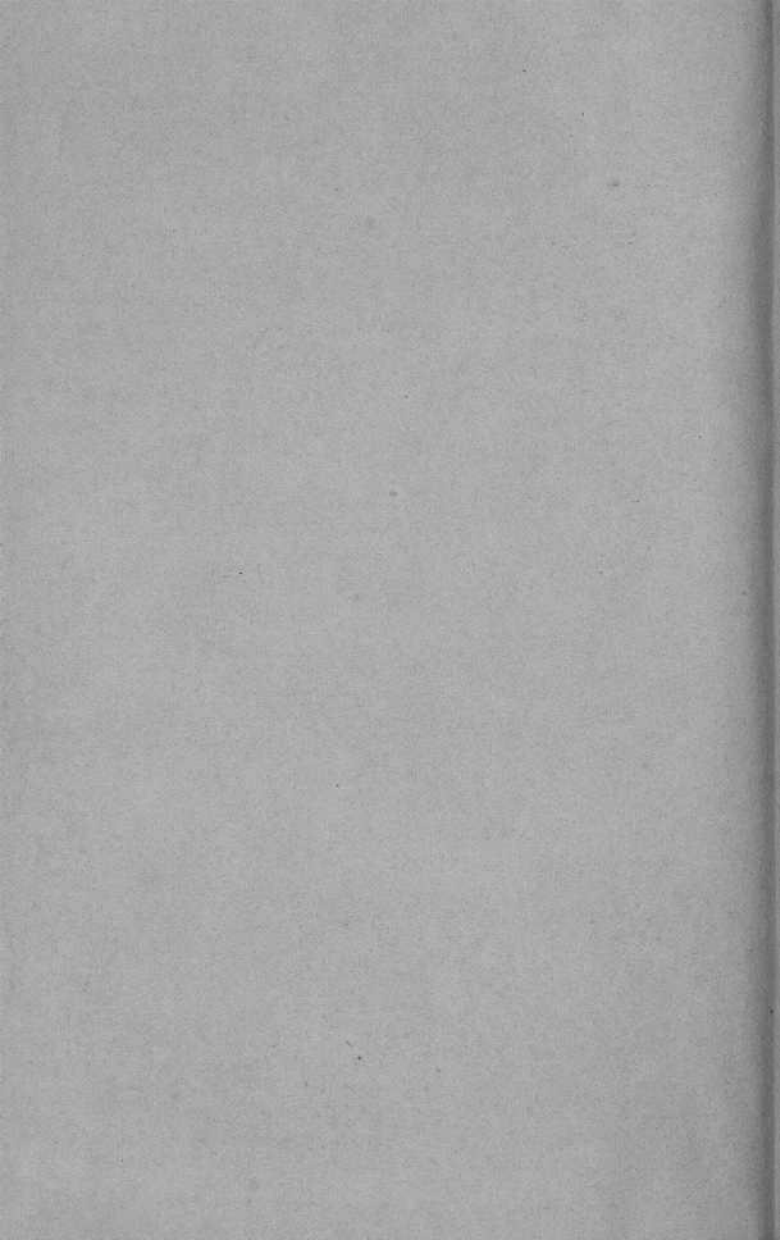
Alava. — Vapor.....	393
Almirante. — Bergantin-goleta.....	280
Amistad. — Goleta.....	265
Animas. — Cañonera.....	124
Antonio (San). — Bergantin.....	188
Araucana. — Goleta.....	232
Argonauta. — Navío.....	203
Asuncion. — Fragata.....	188
Atocha. — Fragata.....	255
Aventurero. — Chambequin.....	37
Bárbara (Sta.). — Fragata.....	105
Bárbara (Sta.). — Galera.....	93
Barcino. — Falucho.....	303
Begoña. — Brulote.....	56
Cantabria. — Corbeta.....	176
Cantabria. — Goleta.....	251
Cárlos (San). — Paquebot.....	126
Cárlos (San). — Goleta.....	186
Cármén. — Balandra.....	91
Carolina. — Goleta.....	203
Carlota. — Balandra.....	66
Castilla. — Navío.....	41
Castilla. — Navío.....	206
Cazador. — Bergantin.....	66
Centinela. — Pailebot.....	229
Concepcion. — Navío.....	206
Constitucion. — Bergantin goleta.....	311
Consulado. — Bergantin.....	271
Corzo. — Cañonero.....	219

Criolla. —Goleta.....	311
Criolla. —Goleta.....	306
Cristóbal (San). —Paquebot.....	89
Cubano. —Bergantin.....	307
Descubridor. —Bergantin.....	261
Dragon. —Navío.....	59
Elena. —Fragata.....	127
Empecinada. —Goleta.....	234
Esperanza. —Navío.....	17
Esperanza. —Fragata.....	204
Estéban (San). —Fragata.....	17
Estrago. —Cañonero.....	225
Eugenia. —Goleta.....	265
Europe. —Fragata.....	368
Fama. —Corbeta.....	275
Felicidad. —Goleta.....	204
Fernando VII. —Navío.....	244
Fernando el Católico. — Vapor.....	333
Ferroleña. —Urca.....	166
Fidelidad. —Corbeta.....	277
Flor. —Goleta.....	110
Francisco de Asis (San). —Navío.....	196
Galga. —Goleta.....	255
Galgo. —Bergantin.....	62
Galgo. —Bergantin.....	102
Galgo. —Falucho.....	348
Gorrion. —Cañonero.....	219
Guadalete. —Bergantin.....	303
Guadalupe. —Fragata.....	156
Guia. —Goleta.....	271
Guipúzcoa. —Navío.....	17
Habanera. —Goleta.....	297
Hermione. —Navío.....	17
Hermógenes. —Goleta.....	204
Ifigenia. —Fragata.....	263
Ignacio (San). —Místico.....	202
Infanta. —Bergantin.....	90
Intrépido. —Falucho.....	234
Intrépido. —Falucho.....	296
Isabel (Sta.). —Vapor.....	350
Isidoro (San). —Navío.....	122
Jacinto (San). —Patache.....	93
José (San). —Patache.....	93
Jorge (San). —Fragata.....	63
Juno. —Fragata.....	170

Laborde (General).—Bergantin.....	314
Lealtad.—Fragata.....	299
Leocadia (Sta.).—Fragata.....	162
Ligera.—Fragata.....	282
Ligero.—Bergantin.....	276
Lobo.—Falucho.....	350
Loreto.—Fragata.....	94
Luis (San).—Jabeque.....	69
Magdalena.—Fragata.....	219
Mágica.—Goleta.....	297
Magnánimo.—Navío.....	106
Manuel.—Bergantin.....	234
Marcial.—Falucho.....	327
María.—Fragata.....	131
Marta (Sta.).—Fragata.....	50
Martin Alvarez.—Goleta.....	323
Mateo (San).—Jabeque.....	231
Miguel (San).—Navío.....	56
Miguel (San).—Balandra.....	92
Monarca.—Navío.....	198
Montañés.—Navío.....	206
Natalia.—Balandra.....	56
Neptuno.—Navío.....	196
Nuestra Señora de la O.—Fragata.....	202
Núm. 1.—Cañonero.....	229
Núm. 8.—Cañonero.....	156
Núm. 9.—Cañonero.....	156
Núm. 10.—Cañonero.....	156
Núm. 12.—Cañonero.....	156
Núm. 12.—Cañonero.....	350
Núm. 13.—Cañonero.....	99
Núm. 13.—Cañonero.....	350
Núm. 18.—Cañonero.....	350
Núm. 27.—Cañonero.....	233
Núm. 78.—Cañonero.....	233
Palas.—Fragata.....	149
Palomo.—Bergantin.....	219
Paz.—Fragata.....	206
Pedro Alcántara (San).—Navío.....	71
Pedro Alcántara (San).—Navío.....	236
Perpétua.—Fragata.....	56
Petronila.—Fragata.....	383
Piedad.—Goleta.....	203
Pizarro.—Vapor.....	328
Poderoso.—Navío.....	46

Polka.—Goleta	311
Postillon.—Bergantin.....	187
Preciosa.—Fragata.....	102
Proserpina.—Goleta.....	280
Ramón (San).—Navío.....	206
Rayo.—Navío.....	196
Relámpago.—Falucho.....	229
Resolucion.—Balandra.....	67
Rosalía.—Goleta.....	350
Rosario.—Fragata.....	99
Rufina.—Galeota.....	102
Saeta.—Falucho.....	350
Satélite.—Vapor.....	311
Septentrion.—Navío.....	64
Soberano.—Navío.....	337
Sorpresa.—Cañonera.....	219
Sorpresa.—Bergantin-goleta.....	281
Tecla (Sta.).—Fragata.....	87
Telmo (San).—Navío.....	268
Tenerife.—Goleta.....	200
Tigre.—Cañonera.....	205
Tigre.—Goleta.....	229
Tigre.—Bergantin.....	232
Trillo.—Falucho.....	305
Triunfante.—Navío.....	123
Triunfo de María.—Bergantin.....	67
Triunfo.—Fragata.....	397
Traeno.—Ponton.....	311
Vencedor.—Navío.....	215
Vencejo.—Balandra.....	84
Ventura.—Goleta.....	155
Victoria.—Goleta.....	124
Volador.—Bergantin.....	211
Volador.—Goleta.....	235
Huracan de 1794 en Cuba.....	110
Extracto del diario del general Alava.....	137
Huracan de 1846 en Cuba.....	311
Relacion de los jefes y oficiales muertos en naufragio.....	407
Noticia de algunos naufragios ocurridos desde 1700, cuyos pormenores no constan en el archivo del Mi- nisterio de Marina.....	412
Relacion de los naufragios descritos.....	416

	211
	212
	213
	214
	215
	216
	217
	218
	219
	220
	221
	222
	223
	224
	225
	226
	227
	228
	229
	230
	231
	232
	233
	234
	235
	236
	237
	238
	239
	240
	241
	242
	243
	244
	245
	246
	247
	248
	249
	250
	251
	252
	253
	254
	255
	256
	257
	258
	259
	260
	261
	262
	263
	264
	265
	266
	267
	268
	269
	270
	271
	272
	273
	274
	275
	276
	277
	278
	279
	280
	281
	282
	283
	284
	285
	286
	287
	288
	289
	290
	291
	292
	293
	294
	295
	296
	297
	298
	299
	300





FERNÁNDEZ

NAUFRAGIOS

de la

América

Española

de la América Española

