

# Memoria

Sobre

la Marina mercantil de España, y especialmente  
de la del Reyno de Valencia

Dedicada

A la Sociedad Economica  
de amigos del Pais de Valencia.

1844.

# Indice de esta memoria.

## Introduccion.

Pagina

§. 1.º Objeto - - - - -

§. 2.º Origen de la marina y navegacion - - - - -

## Parte 1.ª = Marina Española.

§. 3.º Opuscula historica sobre ella - - - - -

§. 4.º Navegacion y comercio de España - - - - -

§. 5.º Su fomento - - - - -

§. 6.º Pesca y matriculas - - - - -

## Parte 2.ª = Marina Valenciana.

§. 7.º Su estado y productos - - - - -

§. 8.º Su industria y comercio maritimos - - - - -

§. 9.º Aplicaciones - - - - -

§. 10.º Leyes y ordenanzas - - - - -



# Comercio.

" Título de Socio de mérito al autor de la mejor memoria so-  
" bre los medios de fomentar nuestra marina mercantil, con  
" especialidad en nuestro reino de Valencia, significando con fun-  
" damentos sólidos, si convendría la modificación de algunas leyes  
" u ordenanzas para que la Sociedad pueda exponerla al Gobierno  
" y prefiriendo siempre la reunión que sean de mas pronta  
" y realizable ejecución. . . . Valencia 28 de Mayo de 1844 "

## Leña.

De Europa es Tardín la Italia; de  
España el Reino de Valencia; y de este  
la florida vega de su capital.

## Introducción.

### S. 1.º

Difícilísimo juzgamos poder satisfacer el Problema cu-  
ya resolución pide la benemérita Sociedad Valenciana sobre  
exponer los medios de fomentar la marina mercantil de  
España y especialmente la de nuestro Reino de Valencia an-  
diendo con sólidos fundamentos la modificación que necesi-  
taren algunas leyes u ordenanzas y prefiriendo las de mas  
fácil ejecución. La primera dificultad surge al conocimiento  
del estado de la marina Española y causas que en ella influ-  
yen, acerca de lo cual solo escribieron con algun fundamento  
Cipriano, Varra y Ponce, Salazar y Madarieta, pero todos es-  
cepto el último aplicandolo mas á la Armada que á la  
mercantil; la 2.ª la necesidad para suplir este vicio de



haber de recorrer separadamente cada una de las fuentes de que brota la marina mercantil, exponer su estado y proponer sus mejoras; la tercera y es la mayor, la dificultad de reducir todas aquellas á un centro para remediarlas, pues siendo tan diferentes y aun algunas heterogeneas, no es fácil traerlas al punto que se necesita para una modificación fácil y prontamente realizable; la 4.<sup>a</sup> que hallando la marina valenciana casi siempre mezclada en todo, unas veces con la catalana y aragonesa y otras con la castellana ó del mediodía, sus hechos principales tienen que ser referidos con los de estas de las cuales podrán fácilmente entresacarse, por lo que la relación de la marina Valenciana será puramente económica y mercantil; y en fin que si poco conocidas son las hechos de la Marina general tiene que dispensarnos las faltas cometidas en la de la Patria del Río, cuyo recuerdo solo le dará mas gloria y áquel. Con estos antecedentes creemos tener algun derecho á impetrar la benignidad de la Sociedad á fin de dispensarnos los defectos que hallé para completar sus deseos que repetimos juzgar de muy difícil logro, á pesar de que hagamos un esfuerzo por obtenerle.

Empezaremos, pues, por indagar el origen de la navegación y Marina.

### §. 2.<sup>o</sup>

Obligado el genero humano á estenderse por la superficie terrestre, habria permanecido reducido á muy estrechos límites, si la industria incitada por la necesidad no le hubiese sugerido medios para atravesar los mares, cuyas aguas dividen la tierra en continentes, islas, penínsulas, ist-



nos y prominentes. El fluido transparente sustituido de color  
y olor, y dotado de una grande movilidad, que compone aquellas  
ocupan mayor espacio que la tierra por la que se filtra y produce  
los rios, arroyos, manantiales y lagos. El oceano es la masa total  
de las aguas que cubren las tres cuartas partes del globo, y se  
estenden mas en el hemisferio del Sur que en el del Norte; que  
daba, por ser incomunicada la mayor parte de los habitantes del  
otro, lo que impediria su dilatada multiplicacion que no po-  
dria exceder de lo permitido por el terreno que pollan. Mas  
la viva penetracion del ingenio humano buscó bien pron-  
to medios para satisfacer sus necesidades y relaciones, y atra-  
versó aquellos inmensos espacios de agua haciendo tierra y ha-  
bitacion comun toda la parte flca del globo. La casualidad o  
la necesidad harian al hombre conocer la facilidad de ser lleva-  
do por las aguas asido a un madero ligero, con el que reflexio-  
naria despues poderlo hacer mas comoda y seguramente dan-  
dole concavidad, y fue aqui el origen probable de la navegacion.  
Por esta abordo a islas en que, o descubrió habitantes con qui-  
nes comunicarse, o llebó los que poblaban o no cabian en su  
antigua morada, y fue formando colonias. El espacio con-  
cavo de sus naues ofrecia ya medios de conducir efectos que  
no podian cargarse en el estado de solidez de los maderos, y  
aplicando la accion de nadar con las manos y pies contra  
el agua a la fuerza de otros largos y planos, conocieron la  
utilidad de los remos, no bastando aquellos para la direcci-  
on del movimiento de las aguas, vino naturalmente el timon  
a suplir la falta que no llenaban los remos y constituyeron  
los movimientos de la natacion. La experiencia fue  
mostrando los inconvenientes y exposicion de las barcas



estrechas, y se construyeron de los árboles mas corpulentos; adelantada ya mas la industria se ensancharon de pueros labrando y empalmando maderas curvas. Sin leyes de hidraulica, ni de mecanica, ni de fisica se puede asegurar que permanecieron por muchos siglos las marinas de los antiguos, sosteniendo una viva comunicacion entre las Naciones á quienes separaban las aguas. Es verdad que no se lanzaban en las mares sino que costando, permanecian ignoradas regiones que solo debieron su conocimiento y civilizacion á los adelantos posteriores de la Marina. Multiplicadas las necesidades humanas indago el ingenio nuevos metodos de buscar las aguas con mayor seguridad, y amplias donde la esfera de los conocimientos, prestaron estos suficiente causa para y progresar hasta constituir en un arte la difícil empresa de dominar al mas bravo de los elementos. Efectivamente, si reflexionamos cuanto influyo en la inteligencia de la ciencia practica la geometria, la astronomia, la fisica, la geografia, la mecanica y otras nociones, nos asombramos la facilidad y rapidez con que progresaron en su ignorancia y aun torpe navegacion los pueblos antiguos. La India fue quizá la primera de las naciones civilizadas, especialmente hacia el Vanges: los egipcios se valieron mucho de sus ciencias y religion; y posteriormente los Griegos, si bien su navegacion no nos suministra los mayores conocimientos maritimos, preparaban sus adelantos con los de aquellas ciencias. Pero los fenicios fueron superiores á aquellos, pues la ejercitaban desde tiempo inmemorial aprovechandose de las florestas del monte Libano y de la comodidad con que la naturaleza habia dispuesto su puerto.



sic el Abate Millot: "que sus naves mercantes eran casi re-  
dondas, por que alejandose de las costas, lo menos que podian  
no era posible darlas una cierta profundidad y necesita-  
ban suplirla con lo ancho: tenian otras largas y estrechas  
para las expediciones navales". El Mr. Anquetil demuestra los  
adelantamientos de su marina, diciendo: Tenian numerosas  
puertos, espaciosos y seguros: salian de ellos flotas cargadas  
no solamente de sus manufacturas sino tambien de las pro-  
ducciones de oriente y Mediadia que sacaban por la Siria y las  
vendian en la Grecia y aun mas lejos: de tal suerte que por mu-  
chos siglos fueron los factores del occidente y el lazo que unia  
las tres partes conocidas del mundo."

"Los primeros navegantes siguieron en sus viajes  
la direccion de las costas, sin apartarse de la vista de la tierra,  
y en medio del dia. Los fenicios aprendieron de los caldeos  
las nociones elementales de la astronomia, y las aplicaron a  
la navegacion, ensenando a los gaditanos el metodo de obser-  
var las estrellas circumpolares para conocer por ellas el  
curso del mundo. De los vientos tubieron ideas muy esca-  
sas, pues en tiempo de Homero no distinguian aun sino los  
cuatro principales. Aunque dividieron posteriormente la  
parte intermedia del horizonte en ocho, en doce, y aun en ve-  
inte y cuatro rumbos, esta division era de muy corta utili-  
dad, cuando todavia ignoraban la direccion del iman ha-  
cia el polo del norte, y el modo de aplicarlo a servir de  
guia a los navegantes. Mayor fue su ignorancia en cu-  
anto a las mareas: Piteas de Massella fue el primero  
que previo tenian alguna relacion con los movimi-

(1) Apéndice al Estado general de la real armada de 1761, parrafo 70  
cuya nueva ilustracion ha amenizado el antiguo anual, que por ser  
una relacion nominal de los empleados solo a este era útil.



entos de la luna". Tal era el sistema marítimo en aquella época hasta que modernamente se consociaron la brújula y astrolabio que tan grande y feliz revolución introdujo en la marina. Sin embargo se veia antiguamente armarse flotas que segun su sencillo método surcaban las olas, defendian sus playas y extendian las conquistas.

Plinio dice que Tason fue el inventor de las naves llamadas longas que llevaban 50 remeros, prestos en línea, los habitantes del mar Rojo lo fueron de las Piremes; Atrocacle de Corinto de las triremes; los Cartagineses de las Cuatriremes; Asiechton de Salamina de la Quinquereme. Los Egipcios inventaron los remos, el timon y la vela, y los Fenicios los métodos de dirigir el navío para dar mas firmeza á las naves.

Tal era el estado universal de la marina y navegacion hasta la dominacion general de Roma.

Digamos sobre la marina de nuestros conquistadores al celebre Baron de Montesquieu que acerca de la causa de la grandezza de los Romanos, capitulo 2.º así se expresa: Mas experimentados eran los Cartagineses en la mar y mejores conocedores de las maniobras que los romanos, pero en mi concepto no importaba esta ventaja entonces tanto como en el dia. Desconocida la brújula por los antiguos, solamente navegaban en las costas con emboscaciones pequeñas planudas y de remos, para las cuales eran buenos puertos todas las calas y ensenadas. Muy corta era la ciencia del pilotaje y maniobra, por lo cual dice Aristóteles parecia inutil sostener cuerpos de mar. neros bastando los labradores para ejercer este oficio (Hist. Polit. lib. II. c. 6). Tanta imperfeccion conocia el arte



que mil remos no serian capaces de hacer en aquel tiempo lo que hoy solo ciento harian. Los buques grandes, como manojados por la chusma, perdian la ventaja de ejecutar las convenientes evoluciones. Siendo de remos las embarcaciones antiguas, rampian facilmente las mas veloces los de las mas pesadas, que quedaban en el acto sin movimiento como ahora sucede a las desarboladas. Inuentada la brujula mudo enteramente el sistema; los remos y las costas se abandonaron; fueron contruidos buques mayores; hizo muy complicada la maquina y de consiguiente su manejo. Un efecto inesperado produjo tambien el invento de la polvora; habiendo de servir a la artilleria y no por inferior a los fuegos del enemigo, la fuerza de las escuadras vino a quedar bajo entera dependencia de su uso por ser indispensable valerse de buques grandes para sostenerla y dispararla, y proporcionar el poder del arte a la magnitud de la maquina. Las naves mas pequenas en otros tiempos se podian comunmente aferrar una contra otras y de este modo peleaban reunidas las tropas de todo un exercito sobre las aguas. La fuerza material y pericia militar decidia los combates tanto en las mares como en la tierra, sin mas diferencia que la de la solidez o fragilidad de suelo.

Esto era otro el estado de la marina en tiempos antiguos cuando empero a crearse la hispanola que entonces era a la par mercantil y militar y a la que deben su origen las de los reynos de España y no menos la del de Valencia que por su clima, riqueza y posicion maritima no podia menos de tener gran influencia en aquella. Mas reunida frecuentemente



con la de Cataluña y Castellana, algunas veces con  
la de Balear, y otras con la vecina, no podríamos  
restringirnos a ella sola sin privarla de la parte  
de mérito que contrajo con aquellas, cuya gloria es  
suya también: por lo que emplearemos a tratar en  
general de la marina Española.

## Parte 1.<sup>a</sup> Marina Española.

### §. 3.<sup>o</sup>

Invasión la Europa por la inundación de los bár-  
baros, desapareció toda aquella magnificencia: la rique-  
za y la civilización trataron de ocultarse en las ruinas  
de los Cesares, y solo rodeó a la mas preciosa parte del  
mundo la desolación, la devastación y la muerte. Con-  
forme fueron succediendo su yugo, iban las naciones  
adquiriendo un simulacro de aquella antigua grandeza.  
Así aun la marina que en las islas de España había per-  
mitido flotar a esterior a los naturales, ya para su de-  
fensa, que creía común con la de su larga dominación  
a que ya estaban caracterizados, ya para auxiliarla en  
las otras conquistas o guerras que sostubiese, y final-  
mente, para aumentar la riqueza pública con las  
flotas que de España iban anualmente a Italia, quedó  
reducida a la nulidad por los nuevos conquistadores  
que no conocían mas glorias navales que las de sus in-  
trusiones, ni mas ciencias que las menguadas que to-  
lera la esclavitud, ni mas amor a los Españoles que  
el ser de arrebatárselos la feracidad de su riqueza.  
Por lo cual ni los triunfos marítimos que obtuvieron



los Godos sobre los Normandos, ni los escalabros marítimos que sufrieron, ni sus combates con los Arabes, influirían en mas que conocer los elementos con que contaban las marinas de la Península para oponerse á la dominacion de los mismos Arabes ganandole, uno por uno sus principales puertos.

Al comun trato con los Fenicios, Cartagineses, Griegos y Romanos, debieron los andaluces de la costa su gran pericia náutica, pues hacian pesquerias muy celebradas, visitaban con frecuencia las costas septentrionales del oceano y las occidentales de Africa; bogaban las costas y examinaban con la sonda la profundidad del mar. Los Romanos solo ejecutaban su navegacion de cabotaje en los meses de Mayo á Setiembre, juzgandola apuesta en los demas por lo que solian llevar en algunos paños pajaros cuyo vuelo hacia la tierra guiaba su derrota en tiempo nublado. Descansaban entonces la brújula, astrolabio, cuadrante, ballastilla y otros instrumentos que han constituido modernamente la navegacion en un arte libre y seguro.

En Julio Cesar principia la historia de la marina de las Galias, en 1387 la portuguesa; por los años 1800 antes de J.C. refiere la sagrada Escritura los viajes de los Fenicios á nuestras costas; y aun el jesuita Vineta afirmó que las flotas de Salomon se dirigian ya á la Betica. Lo cierto es que abundando las costas españolas de pesca suficiente para alimen-  
tarse, y teniendo casi á su vista islas con que desde muy antiguo se comunicaban, su navegacion tiene casi la misma fecha que el estado de poblacion y cultura, á que tan buena acogida y amistad merecieron los fenicios. Creciendo desde entonces su civilizacion, desde los años 1100 á 1200 antes de J.C. no pudo menos de ser la marina española la misma.



que ha de los fenicios, griegos y cartagineses, en cuyas expediciones tanto se distinguieron. Del poder de los fenicios no quedó mas vestigio que el que los habitantes de las costas béticas conservaron, despues de la desaparicion de aquellos, de las expediciones largas de Africa hasta la de Sofala y montar el Cabo, hoy de Buena Esperanza, sus pescas y escala en las islas adyacentes y su comercio esclusivo del norte de Europa, de cuyos adelantos fueron deposito las florecientes Ciudades, Calpe, Malaga y Algeciras, las dos Cartegas, la famosa Tartes que existió en las bocas del Guadalquivir y las antiguas Istia y Sebris, Onoba y Menoba.

Los Griegos, aprovecharon y aun adelantaron sus conocimientos y expediciones en Massas, Timpuria, Denia, la illustre Sagunto y otras que no solo visitaban á sus fundadores en la Grecia, islas del Archipiélago y continente del Asia menor, sino que sus Marineros se enseñorearon y extendieron mas allá del Mediterraneo.

De los progresos de Cartago y Roma, que en mucho fueron resultado de la pericia náutica de los andaluces, perfeccionada por los fenicios griegos, y sus repetidas expediciones propias, todavía vemos restos y reminiscencias en el estado actual de nuestras provincias marítimas.

Bajo el reinado de los godos, ya podemos decir haber marina nacional, aunque de poco interés, conocida con el título de antigua de Galicia, que fué la única, y posteriormente muy importante hasta fines del siglo 15 y viage de Colon, en que se perfeccionó con los descubrimientos náuticos, y se formó otra denominada moderna. En el año 678 se U. C. los Sarracenos que asolaban las costas del Africa, de



el filo hasta las columnas de Hércules y que llevaban por  
todas partes el cepanto, vinieron a las costas de España con una  
armada de 1100 naves, las cuales destruí, apresé, quemé y vendí  
Wamba, restituyendo así la tranquilidad a sus estados.

Conaturalizados los gótes en España, y trabajando en  
su favor bajo el dulce influjo de un gobierno protector, los es-  
pañoles desplegaban en esta época su genio laborioso y empre-  
sador, y con sus armamentos, expediciones y prácticas principia-  
ba a formarse una armada naval exclusivamente nacional.  
La audacia suplía en las escuadras de galeras lo que despu-  
es perfeccionó el arte, y lanzándose en las aguas dominada  
por los remos, el valor y la constancia estimulaban las empre-  
sas que un día elevaran la ciencia náutica; unidas las galeras y  
tripuladas por los ejércitos peleaban con los enemigos como si  
estuvieran en tierra firme. Tal era la destreza de unos marinos  
amaestrados en arriesgadas y largas expediciones, y acostumbra-  
dos a mostrar su valor. Con poca comunicación de los efectos de  
la aguja náutica ya se lanzaron en los mares hacia 1213 los  
andaluces, y en 1366 los catalanes a ponerse en comunicación  
con los puertos ultramarinos.

Los catalanes, mallorquines y aragoneses llevaban ya  
a bordo en el siglo 13 las cartas planas, cuya mejora resultó  
de los varios viajes que se hicieron con aquella por las costas  
de Africa. Colón en el primero que hizo a lumbro cuando notó  
el fenómeno de la variación de la aguja, que observado y expe-  
rimentado en los posteriores, promovió otros muchos conoci-  
mientos de los vientos, mareas y corrientes, con lo que caminaban a  
re perfeccion la náutica y la hidrografía, generalizándose  
también el estudio de matemáticas que se aplicaba a lo de Marina.



Recordaríamos con orgullo que nuestra marina intro-  
dujo en las de Europa el uso de la aguja náutica, y poco des-  
pués el de las cañones de Artillería (1), novedades ambas a' que  
que en sus respectivas épocas se debió el trastorno completo y  
la mudanza de los navios y de su empleo y sistema de nave-  
gar; en los nuestros nacieron las observaciones celestes con el  
astrolabio y la ballestilla, e inventaron las cartas hidrográ-  
ficas así las polares como las esféricas. de España copiaron  
los extranjeros sus tratados de navegación, sus Reglamen-  
tos náuticos, sus ordenanzas de marina, sus libros de cons-  
trucción y sus ensayos sobre la longitud; en España fueron  
inventada las lanchas cañoneras que han mudado la  
faz del sistema de ataques y de defensa de las plazas mari-  
timas y dado tan formidable, como sutil, enemigo a  
las escuadras, y finalmente España ha sido la nación  
mas osada y fiel para los descubrimientos ultrama-  
rinos, para los experimentos náuticos, para las expedicio-  
nes lejanas; ella ha cambiado el sistema político del  
Mundo y sus relevantes trabajos la han traído ingra-  
tamente al estado de víctima inmolada a la balanza lu-  
ropex que aun temen pueda volver a tener en su mano.

El reducido reino Balearico, en el corto tiempo que  
le duró su independencia, tubo una Marina tan pu-  
jante, dice Vargas Ponce, que le hizo tributarias las Re-  
gencias de Túnez, Bugia y Constantiná y toda la costa  
africana, hasta Cabo Espartel. En 1659, y aya de un nuevo su-  
geto el aragonés, armó todavía en su peculiar doctrina

(1) Vargas Ponce sobre la importancia de la marina española,  
párrafo 3º.



una armada de seis galeras, y un pañuelo a punto de guerra para la expedición a Cerdeña contra genoveses. Y por estos años, segun las exactas listas del Maestre Racional de Cataluña entraban y salian en Mallorca como sus buques almeje: de suerte que cinco al dia daban vela o echaban ancla en sus puertos. Sus tardías, lentas y concas hacian tal contratación, que pasan de 80 los comerciantes moros o judios que en un periodo tan corto venian de solo Berberia. Si hubieran de referirse los valerosos mallorquines que como Rodrigo San mar ti se señalaron en la mar, seria necesario hacer la enumeración de su antiquísima nobleza. No hubo casa antigua de estas islas sin galeras propias que tripuladas por mas de 300 marineros, que alimentaba solo Mallorca, las hacian respetar de todos sus contrarios, y aumentaban su nombradía y esplendor.

Fero la marina que aventaja mucha a todas las de la península y que durante la edad media tubo una preponderancia decidida en el sistema de Europa, fue la de Aragón y Cataluña, reunidas a la de Valencia. En el espacio de cuatro siglos salieron de sus puertos 16 expediciones considerable, 14 soberanas, consecutivas desde D. Ramundo de Borénquer hasta Fernando el Católico dieron el unico exemplo de gobernar por si mismos sus expediciones maritimas. Los pingües y populares reinos de Valencia, Sicilia y Napoles, muchos de la preclara Grecia, y repetidas veces las islas Baleares y Pitiusas, como las de Cerdeña y Corcega, de Malta y de Gervé, las importantes y formidables plazas de Tortosa, Almeria y Gaeta, llaves de sus respectivas provincias y emporios de sus tiempos, todas fueron costosas y ruidosas adquisiciones de las escuadras aragonesas, los terribles combates de Nicotera, del puerto de Malta, del de Partenope; el de Surrento, de Nons, de Blaguer, y el terrible asedio de Constantinopla cubrieron de laure



les á los insignes almirantes aragoneses y catalanes, s'formados en sus buques, Bernardo de Cabrerá, Rogerio Lauro y Conrado Lanca. Estas y otras funciones tegieron coronas á los acreditados guerreros y marinos consumados. Tuvieron Marquet, Gilaberto de Corbera y Francisco Vinestres, y á los de Martell, Zueralt, Vilanqueto, Moncadas, Cardanas y otras, de los cuales eran algunos de Valencia.

Los guipuzcoanos y vizcainos fueron los primeros que descubrieron las islas Canarias en 1492. reinando en Castilla Don Enrique 3.<sup>o</sup> que vendieron al Rey Lancarote haciendole prisionero con su mujer y otros muchos islenos, habiendola llevado á cabo el cantabro Alonso de Mugica. Tal fama se otorgonau-  
tas tenian los cantabros en los reinados de Carlos 5.<sup>o</sup> y Felipe 2.<sup>o</sup> que en 1548 se les erigió en Santander un arco triunfal, sobre el cual estaba el filisofe Strucris con la ancora en la mano, por atribuirsele su invencion, con una inscripcion que les alababa.

Los vizcainos se distinguiéron en los descubrimientos americanos de Hernan Cortés, Diego del Castillo y Herrera refieren ser los principales compañeros del almirante los vizcainos ricos ocha y Tamudis. También lo era el piloto Andaluza, cuyas noticias e intrepidez auxiliaron muchísimo los descubrimientos de Colon. Otros dos vizcainos, Lloa y Llorriaga, fueron los primeros capitanes de la expedicion de Fernando Magallanes sobre las Indias Orientales.

Mas, ni hubieran podido llevarse á cabo, ni menos conservar y perfeccionarse tantas conquistas sin la feliz reunion de todas las provincias españolas bajo el cetro de la fegea catolica. Unidos tambien las Marinas aragonesas, navarra, vascongada y demas que en la division de los reinos



tanto sobresalieron, congregaron sus esfuerzos á extender  
sus progresos nauticos y llevarlos hasta un nuevo hemisferio.  
Los nuevos adelantos hechos en la marina por estos des-  
cubrimientos distinguieron á los que persistian en el sistema  
y practicas antiguas de los que avanzaban en las mejores.  
Aquellos oriundos de las altas estirpes de Castilla y Leon ojer-  
citaban su brio en las galeras y Cortes del Mediterraneo, mante-  
niendo las conquistas hechas, teniendo á raya las potencias limi-  
trofes, y en cegar los rios y pantanos que utilizaban á los estran-  
geros, de quienes se tenia recelo.

Los del nuevo sistema, hijos de la costa septentrional, y espe-  
cialmente vascongados, no descansaban de empresas nauticas  
en el oceano haciendo continuos experimentos sobre astro-  
nomia, geografia, y politica, descubriendo y probando todos  
los angulos de la America, extendiendo la navegacion  
de sus grandes rios de la Plata, Marañon y S. Lorenzo,  
multiplicando pesquerias de ballenas, perlas, bacalao, co-  
rales, y atrayendo á su patria innumerable riquezas.

Militares los del Mediterraneo tenían como accesorio  
la ciencia naval; pilotos los del oceano eran por necesi-  
dad mayores marinos, y no menos valerosos militares; supe-  
raba ya, pues, el sistema de los segundos, que reunia las dos  
esenciales cualidades que necesita el servicio de la armada  
naval. De los primeros sea rendida paz y gloria á los  
Meneses y Tenriquez, Carrillos y Padillas, Leibas y  
Guamanes, Aragon y Gironez, Cerdas y Dimentelos, Toledo  
Garcia, Pedro y Adriague, los Bazang y los tres illustres  
Pios, Condes de Bernan Suinta.

Entre los segundos merecan gloria inmarcesible los  
Alzagas, Meneses de Arile, Legazpias, Enas, Flores, valdes,



Puertendona, Larraspienas, Valleriellas, Pocailes, Villaviciosa, Equenda, y la tres Echeverris, Condes de Villalcarlos. Ultimamente, como dice Vargas Ponce en su discurso, sobre la historia de nuestra marina: "De igual modo que tantos capitanes de galeras, como Juan Hernandez de Adrillers presentaban á un Felipe sus 88 dias de navegacion, á America; tantos capitanes de galeras, como Francisco Velasco, manifestaban á otro Felipe sus heridas en once combates particulares con los turcos. Asi como se sostiene es forzadamente Mixuchin de Mingia en Levante con su buque contra los velos de Barbaroja, y don Luis del Campo en las aguas de Tarifa con solo su galera contra 14 otomanas, que no le vencieron; é igualmente Martin de la Hentria á vista de Mahon burla con su nave los que mandaba aquel famoso corsario, los armadores de la costa del Norte en la guerra de 1573 toman á los enemigos 1500 presos y mas de 4000 cañones, cubriendo de destruya la costa contigua á la de España; y un solo armador, Miquel Hurain, destruye con su navio cuantos en dos años se empleaban en la ya usurpada perqueria de Terranova y con lo preso, rico y glorioso entra en su patria, Passages.

Ambas marinas se cubrieron de laureles llegando al caso de no reconocer su diferente sistema, ayudarse siempre mutuamente en sus empresas, y acometerlas, con iguales bríos. Las escuadras de galeras producen la adquisicion de nuestras presidios, las espugnationes de Túnez, las de la Marmora, la de Viserta y Alarache, la de Chipre y Mesina, la de Comblen y Longon, y la de Depanto por D. Juan de Austria que liberto á la vez al Mediterraneo, á la Italia y á la Europa



de la irrupcion de los barbaros, poniendo un dique a la potencia naval del Gran Señor.

Las del Oceano se hicieron inmortales con las conquistas del Portugal, las Indias, la Madera, las Molucas, Filipinas y Marianas; sus viajes, hacia la California; sus tentativas hacia la polar; y sus expediciones al Sur por el Magallanes.

Hallando los Borbones aniquiladas ambas marinas, fué reservada al rey D. Felipe V darlas un sistema de unidad, reduciendo á un solo cuerpo tantas escuadras de galeras, galeones y navios, cuantas habian sido las provincias del Mediterráneo y oceano ó las expediciones americanas, cuyas divisiones fomentaban partidos, apreciaban el desorden y causaban continuos impedimentos. Fruto de esta reunion eran las ultimas conquistas de Italia y Oran, la conservacion de Cartagena, las glorias del cabo Vico, y los repetidos triunfos contra los turberiscos.

Pero en todas épocas han sobresalido nuestros marineros en los descubrimientos y adelantos de la ciencia nautica, cuyos progresos estimulaba España en terminos que desde el siglo 17 abundaron proyectistas que se proponian la resolucion del enigma de la longitud, que se prometian descubrimientos interesantes, y que meditaban estupendos planes, impelidos siempre por los premios y generositas ofertas que se anticipó á prometer el gobierno español, cuyo laudable objeto era promover los adelantamientos que tanto beneficio habian de producir al genero humano. Presentaronse entre algunos sabios y honrados muchos novelistas engañadores con quienes se gastó infinito por mas de treinta y seis años, revelando que los holandeses ú otras extranjeras se utilizaban de sus ponderados secretos si acaso sabian verdaderos.



Mas aunque tales gastos no produjesen el efecto que justamente merecian, la proteccion no salió vana, pues la península empezó á dar la ley en conocimientos nauticos á las demas naciones que se apresuraban á aprenderlos y estimarlos, como se verá en la siguiente lista que denota las obras principales nauticas publicadas por españoles con su año y autores.

1512. — El letrado Martin Fernandez de Enciso. Suma de Geografia y arte de navegacion. Primeros que redujo á sistema el arte de navegar.

1555. — Francisco Talero. Un tratado de navegacion. No se halla.

1545. — Pedro de Medina. Arte de navegar dividido en ocho tomos. Principio de Navegacion. Suma de Cosmografia. Sirvio de texto en todo el siglo 6 á los marineros de Italia, Alemania y Francia.

1546. — Pedro Acunio. De arte atque ratione navigandi. Autor de un instrumento para medir angulos.

1549. — Diego de Vax. de navigatione libri tres.

1551. — Martin Cortes. Breve compendio de la esfera y del arte de navegar. Sirvio de guia á los marineros ingleses.

Don Juan de Hojós. Comentario sobre el astralabe. En Paris.

Diego de Alava, discipulo de Jeronimo Muñoz. Perfecto Capitan y Nueva ciencia de artilleria.

1560. — Alonso Santa Cruz.ulario general, cronica de los reyes catolicos, y den del Emperador. Astronomia, obras de filosofia moral de Aristotely, Libro de la



longitudes.... inedito. Traxó el primero las cartas magneticas  
y esfericas, y fué gran Geografo.

- Felipe 2.<sup>o</sup> estableció en su mismo Palacio y en las universidades  
de Salamanca y Alcalá cátedras y academias de matemáticas  
y navegacion.

El Canonigo Juan Perez de Moja. Curso matematico.  
Arte de navegar.

Juan Localante de Mendoza. Financiero de navegacion.

1585 — Rodrigo Lamorano. Compendio del arte de navegar. En  
el siglo 14 se tradujo al inglés.

1589 — Vasco de Viña, portugués. Manual de navegacion.

1588 — El Abogado de Vizcaya Andres de Viña. Hidrografia, re-  
sumiendo lo mejor de Italia, Francia, Inglaterra y Holanda.

1587 — El Oidor de Mexico D.<sup>o</sup> Diego Garcia de Palacios. Instruccion  
náutica para el buen uso y regimen de las naos.

1595 — Sabán. Regimiento náutico. Reimpreso y corregido en  
1606.

1602 — Pedro de Siria, Catedrático de leyes de Valencia. Arte de  
la verdadera navegacion. Felipe 3.<sup>o</sup> le nombró en pre-  
mio piloto mayor de la galeras con 1000 p.<sup>as</sup>

1606 — Simon Oliveira. Arte de navegar. Con conocimientos pa-  
ra la fabricacion de instrumentos.

Manual de Figueroa. Hidrografia y examen de  
pilotos. Arte de navegar. Con los materiales para la In-  
dia oriental y América.

1606 — Andres Garcia de Lepeder. Regimiento de navegacion  
y la hidrografia. Los mejores tratados de entonces.



(Los siguientes son contemporáneos.)

D. Simon Tovar. Examen y censura sobre  
la Ballastilla. (9)

Andrés del Pico Pizano. Hidrografía. Tratado so-  
bre un instrumento para conocer la variación  
de la aguja.

D. Juan Cesillo Diaz. Carta de marear geometri-  
camente demostrada.

Valentin de la Cruz Miranda. Regimiento de nave-  
gacion.

1618 y 1619. Diego Ramirez de Arellano. Relacion del via-  
je al estrecho de Magallanes y San Vicente. Fue apre-  
ciada en las reinos estrangeras y fijaba la princi-  
pales de nautica contra los errores de los pilotos.

1625 - Juan Gallo de Miranda. Arte de navegar.

1626 - Lorenzo Ferrer Maldonado. Imagen del mundo  
sobre la esfera, cosmografía, geografia, teoria de  
planetas y arte de navegar. Adelanta poco sobre  
el pilotage dando ideas de poco aprecio por dimi-  
nuta y vulgares.

Antonio de Sagena. Navegacion especulativa  
y practica. Inventa el cuadrante.

1655 - M. Alferex D. Pedro Porter y Casanate. Discurso  
sobre reforma de la navegacion. Hidrografia geo-

(9) Instrumento de fierro para computar las alturas  
de los astros.



nal, *Arte de navegar*, Diccionario náutico & inédito.  
Fue el primero que dió á conocer la *corredera*. (2)

1676 — Doctor Lázaro de Flores, médico de la Habana. *Arte de navegar*, *Trigonometría práctica*. Inédita.

1690 — Don Francisco de Seijas y Sobera. *Texto naval hidrográfico*. Descripción geográfica y de muros de la región austral Magallánica.

1692 — D. Antonio de Gastañeta, Piloto mayor y Almirante. *Arte de la navegación hallado por el cuadrante de reducción*. Proporciones y reglas para la construcción de *Boques*.

1717 — D. Pedro Manuel Cedillo, primer director de guardias marinas. *Compendio del arte de la navegación*.

1757 — D. Jorge Juan. *Compendio de navegación*. *Planos marítimos*, obra clásica.

1787 — D. José de Mendoza y Pías. *Tratado de navegación*. Inglaterra le recibió con tanto aprecio que la Real Sociedad de Londres insertó lo mejor de él traducido en sus obras.

D. Gabriel de Ciscar. *Curso de marina*. Explicación de varios métodos gráficos para corregir las distancias lázares.

D. Francisco Ciscar. *Tratado de artillería*.

D. José Luyando. *Tablas lineales*.

1807 — D. José Vargas Ponce, capitán de fragata. *Importancia de la historia de la marina española*. Varo.

(2) *corredera* ó *barquilla*, instrumento para fijar la distancia que corre una nave. Bourne le dió á conocer en Inglaterra, año 1577. Puresha la sacó de la obscuridad en 1607.



nes ilustres, de la misma. Escritos preliminares a la formacion de dicha historia de que estaba encargado.

1844 — Patrio Victoriano. Trucis critico sobre la marina militar de España.

1849 — Estado general de la armada nacional que anualmente publica los decretos y ordenes expedidos, los nombres y clases de empleados, su presupuesto, fuerza y estado de la marina, y un apendice de los descubrimientos y adelantos nacionales y extranjeros con otras noticias instrumetadas e interesantes.

1850 — Diccionario de Marina, vocabularios maritimos, frances, ingles e italiano.

D. Juan Ruiz de Apodaca. Diversos escritos interesantes.

1851 — D. Martin Fernandez de Navarrete. Viajes y descubrimientos de los Españoles. Cartillas de tactica naval y uso de artilleria: Practica de construccion naval.

Se sigue trabajando en la publicacion de obras interesantes, tanto en el establecimiento hidrografico, en que ademas de su literato director y otros auxiliares, hay empleados varios pilotos, oficiales de la armada para la construccion de cartas y planos, algunos grabadores de geografia y letra, y otros destinados para la cuenta y razon, como en el observatorio astronomico de San Fernando, en que hay un director, tres astrónomos, una oficina de observaciones y otra de efemerides.

Las obras publicadas en los años ultimos, de diferente plan y descubrimientos son fruto de ambos establecimientos



los con que se promueven los adelantos navales de España  
quien no demerescen en su teoría de los de otros naiones, que  
en ellos cifraron su práctica, haciendo frecuentes experimentos.  
¡ojalá las relaciones mercantiles, y fomento de nuestra indus-  
tria nos prestén ocasiones de agradecerlas!

La situación marítima de España es la mas favorable,  
no solo para sostener su independencia, sino aun para domi-  
nar otros países. Vecina del mar por todas partes sin otra en-  
trada que la escabrosa del Pirineo, sería dueña de los mares  
con buena armada, en terminos de llevar siempre ventajas  
superiores a las demas naiones, cuya posición marítima no es  
tan favorable. Seria, cual otra Venecia, la factora del comer-  
cio de entrambos mundos; y aun sin poseer las Americas no la  
producirian menos sus relaciones que cuando apoderada de ellas,  
se contentaba con el dominio de su territorio, reportando otros  
el interés de su riqueza. Demasiadas pruebas de esta verdad  
nos presenta la historia y los sucesos mismos de nuestros  
escuadras lo confirman.

Hallan, pues, distribuida en tres departamentos que abra-  
zan todas las costas que circundan la península, y contienen  
29 provincias marítimas, y son el de Cadix, Ferrol y Cartagena.  
Las dos ultimas fueran reducidas a apostaderos, con corto nu-  
mero de empleados, a fin de disminuir gastos, en 31 de Agosto  
de 1823. El de Cadix comprende las provincias marítimas de  
Algarve, Sevilla, Sanlúcar, Algeciras, Málaga, Motril  
y las islas Canarias.

En el de Cartagena se hallan las de Valencia, Tortosa,  
Tarragona, Barcelona, Illerda, Palamós, Mallorca e Ibiza,  
Ibera, Alicante y Mahon. Contiene el del Ferrol las de S. Felix



tian, Bilbao, Santander, Gijón, vivero, Coruña, Vigo y Villagarcía. En las posesiones que conservamos de América hay las siguientes provincias marítimas: la de la Habana, la de Trinidad de Cuba; Santiago de Cuba; Suevitas; S. Juan de los Remedios y Puerto Rico.

Además de los hermanos puertos de las capitales referidas de departamento y provincias marítimas, existen otros menores en que hay sus capitanes respectivos, a saber: Aguilas, Ceuta, Denia, Dosa, Fuenterabía, Guetaria, Matrico, Orio, Pasajes, Puerto de Santa Maria, Salou, San Fernando, San Felu, Santa Cruz de Henerife, Santa Pola, Santoña, Torre vieja, y La Mata, Vinaroz y Fleumaya. Y en la América, los de Baracoa, Cavite y Cuba.

Toda la gente de mar de las costas de la península alistada para el servicio de los buques y arsenales se distribuye en tercios navales, que se denominan: de poniente los de Cadix, subdivididos en los de los distritos de Malaga, Sevilla y Canarias: de levante los de Cartagena, subdivididos tambien en los distritos de Barcelona, Valencia y Mallorca y del norte los del Ferrol, igualmente subdivididos en los de Vigo, Santander y Provincias vascongadas. Además de la subdivision que hemos visto de cada tercio, en otra de provincia, todavía se vuelue a dividir cada uno de estos en trozos por lo tocante al territorio y ejercicio de la jurisdicción. El de poniente, por exemplo, en los de Algeciras, Motril, Almeria, Sanlúcar y Juelva; el de levante en los de Alicante, Vera, Palamos, Mataró, Tarragona, Tortosa, Mahon e Ibiza; y el del norte en los de la Coruña, Villagarcía, vivero y Gijón. Las plazas y tercios,



tienen su Comandante; los puertos sus Capitanes; los departamentos sus jefes.

Las fuerzas repartidas en los tres departamentos tienen por objeto la mejor practica de las construcciones, carenaje y conservacion de los buques, facilidad de los armamentos y mas pronto desempeño de los fines que están á su cargo. La jurisdiccion del apostadero del Ferrol comprende toda la costa septentrional y occidental de España, desde la desembocadura del rio Bidaxa hasta la del Miño: á la de Cadix pertenece toda la costa meridional, desde la desembocadura del Guadiana hasta el cabo de Gata; y la de Cartagena se estende á la costa oriental, desde este mismo cabo hasta los confines de Francia por Cataluña, con los islos mediterraneos.

Hémos, pues, bosquejado la descripción del estado antiguo y moderno de la marina española que habíamos ofrecido, sigamos circunscribiéndonos al de su navegacion y comercio.

#### §. 4.º

No hay marina sin navegacion, no hay navegacion sin comercio, ni comercio sin rios, canales y venias, ni aquellas sin poblacion y riqueza que son á la vez la causa y el efecto de todos estos bienes. Sin una marina fuerte, sólida y estable no es dado que al parecerlos permanentemente una nacion que tiene de costa mas de 516 leguas desde el Pirineo hasta las bocas del Guadiana, y de 226 desde el Bidaxa hasta la frontera del Portugal, que su posicion es sobre el oceano y Mediterráneo, y cuyas colonias tienen una estension superior á la de la Peninsula y cuatro millones de habitantes con las mas bellas producciones. España puede computarse la segunda potencia colonial y la septima u octava maritima, no obstante quizá en el dia la perdida de las principales posesiones de Ultramar, si toda



via) hubiere la debida sagacidad para utilizar en favor de su antigua metrópoli el comercio, las costumbres, la navegación, el idioma y las leyes que conserban de nosotros. En el oceano podemos todavia navegar sin pagar tributo á la Inglaterra que parte con nosotros las llaves del Mediterraneo en el estrecho de Gibraltar.

España, dice Vargas Ponce, por su situacion geografica é intereses politicos y mil acasos, mas ó menos felices, pero todos rñados y grandes, es de las potencias europeas que hayan puesto con mayor conato sus miras en el mar que la cñe, y que estrechandola en su continente la presente los anchurazos del nuevo mundo. España desde que hay memorias escritas, nicial con el oceano, ha representado sobre este instable teatro pasmaras escenas; y entonces llegó á sospecharse que aspiraba á la monarquía universal, cuando se marina, superior á las demas cñadas, araba sola golfos inmensos desconocidos de las restantes quillas, y en todos con mil buques á un tiempo sentaba la varia fortuna de los olas. Así como jamas fuera mas injuriada y teorida en preso de sus enemigas, que cuando en los melancolicos dias del ultimo austraco sufrió los robos é insultas de los filibustiers.

España, casi isla (peninsula), está rodeada de mar, excepto la entrada de los Pirineos, montes formidables, que la dividen de Francia. El Cantabrico, el Mediterraneo y el Atlantico, en lo que hay hermosas fortalezas, y llegaría con el tiempo á haber muchas mas y mejores, son las murallas que encierran un continente fertilísimo en bosques para maderar, en minas de toda clase de metale, y en frutos de todas especies. Luterreno y circunstancias permitirían la existencia de mayores rios y la formacion de multitud de canales que



en favor  
la nave  
tos. En el  
to a la tr  
ines en el  
afica) e in  
ra toda una  
de puesto con  
que estre  
el nuevo  
peable con  
tro pasmar  
a la monar  
las demas con  
restante  
entaba la va  
mas injun  
do en los me  
bos e insulta  
se mar, except  
la dividen o  
ntica, en lo  
tiempo a ha  
llos, que enie  
una maderal  
todas especies  
existencia de  
canale que

atravesando su territorio no solo multiplicasen el comercio,  
sino preparasen ventajas asombrosas a la marina. La nave  
gacion interior bastante perdida, está casi concretada a la que  
desde Sevilla a Sanlúcar proporciona el Guadalquivir, y a la del  
canal de Aragón en 28 leguas, cuyos objetos primarios fueron la fa  
cil comunicacion entre Aragón, Cataluña y Navarra por medio de  
las aguas del Ebro tomadas en Tudela, y conducidas a Tortosa: y  
proporcionar riego abundante a mas de 425,000 cahizadas de tie  
rra inculta por falta de agua.

El Canal de Albufera se volvió a fomentar en 1827, bajo la  
dirección de D. Antonio (ano Manuel, y triple objeto de desagüe,  
riego y navegacion, habiendo de tomar aguas del rio Tago.  
En 1801 se empezó el desagüe: en 1814 se aplicó a riegos, y actu  
almente a aquél tercer objeto.

La navegacion interior general de la Península resul  
taria tomando por centro a Madrid y a los tres rios Guadame  
na, Manzanares y Tago, abriendo salida por tres puntos  
casi equidistantes, al oceano y por dos al mediterraneo, abra  
zando los rios mas caudalosos de la nacion, Duero, Tago, Gu  
ar, Guadarrama, y Guadalquivir, y comunicando entre si las  
mayores provincias, las de Castilla, Valencia, Cataluña, Aragón,  
Navarra, Vizcaya, Estremadura y Portugal.

Grandísima seria la utilidad que reportase al Estado  
la abertura y conclusion de canale, no solo por la facilidad de  
los transportes comerciales, sino por la influencia que tendrian  
para la marina Real. La corta parte de los que llegaron a  
abrirse con éxito hubo época en que satisficieron 38,545 marince  
ros, de lo que podemos inferir cuantos tendrian disponibles  
estando todos concluidos. ¿Mas como lograria la Nacion estos be  
neficios careciendo de los inmensos capitales que se necesitan?



Respondiendo: 1.<sup>o</sup> fijando estas empresas á los particulares, á quienes, así como á las sociedades, consulados y corporaciones mercantiles, nacionales ó extranjeras se estimulase á efectuarlo por todos los medios posibles; 2.<sup>o</sup> ofreciendo garantías seguras y la propiedad de los abiertos por determinado número de años que nunca excediese de treinta, estableciendo los derechos que gustasen en los terminos donde hubiese quedado espedito el camino que antes habia, y fijando se acuerda con el gobierno el maximum en los que hubiesen quedado inutilizados, y concluida la concesion de aquella propiedad volvía á la del gobierno: 3.<sup>o</sup> anulando todos los beneficios concedidos y traspasando á otras manos la propiedad de aquellas, cuyos dueños paralizasen cierto termino de tiempo sin justa causa la prosecucion de su apertura hasta estar concluido: 4.<sup>o</sup> concertandose con los propietarios, estimular á la apertura de los puertos que fuesen necesarios, ó á la construccion de muelles, habilitacion de naues &c, bajo el premio del diezmo de la pesca ó otros cualesquiera derechos, cuya providencia seria muy útil establecer tambien para beneficio de nuestros mares: 5.<sup>o</sup> Previo el buen éxito de estas empresas, estimular igualmente á los Gremios, Compañias, Consulados y Corporaciones solamente Españolas á fabricar navios y fragatas para aumentar su comercio.

La poca conformidad que se ha cuidado dar al estado del comercio con el de la marina, cuando ambos podian tener en prosperidad, los armamentos tan disformes y prematuros que ya por necesidad, ya por ambiciones, ya por su gestion extranjera ha habido que sostener, la falta de sagacidad y aun pericia en su direccion, la poca prevision en sacar partido de muchas circunstancias que nos favor



lotes, á  
raciones  
á efectuar  
antias segun  
numero  
los derechos  
do expedido  
con el gobi  
utilizados,  
volvía á la  
oncedidos y  
quella, cuyos  
justa (ca  
concluido:  
r á la aper  
la construc  
emio del dia  
uya provida  
beneficio de  
tas empres  
ias, Consulad  
midos y  
do dar al esta  
mbos podiam  
iformes y pre  
nes, ya por su  
habia de saga  
prevision en  
que nos paa

recian, y de eludir las perjudiciales, la credulidad de las ofer  
tas ajenas, y la corta reflexion de las propias han hecho  
que consumiendo en el sostenimiento de la marina militar com  
parativamente mas que otras naciones, rara vez hayamos sa  
cado el debido fruto por falta de buen sistema naval y asi  
siempre destruido por aquella la mercantil.

En comprobacion de nuestras doctrinas basta copiar los  
siguientes parrafos de una representacion elevada á Felipe 5.<sup>o</sup>  
en 28 de Julio de 1725, por dos privados suyos sobre las mejoras  
necesarias á España y que existe manuscrita en la Biblioteca Na  
cional de Madrid. "las causas, dice, de la decadencia española son:  
" 1.<sup>a</sup> elictores particular de aquellos que la han manejado y ma  
" nejan abriendo el publico para conseguir el privado. 2.<sup>a</sup> el con  
" cimiento que tienen del fondo de esta Monarquia las potencias  
" extranjeras, cuyo estudio ha sido, es y será siempre de tenerla en  
" duda y en continuo movimiento y con pretexto de amistad y  
" alianza disfrutar su sustancia, de lo que ha resultado la poten  
" cia de Inglaterra y Holanda y la industria de Francia. 3.<sup>a</sup> como  
" mas potissima la falta de buenos ministros los cuales, para su  
" propio util, otra aplicacion no han tenido que la de facilitar  
" las mismas maximas de las potencias extranjeras para  
" resultar las suyas, y tener enredado el gobierno. Habiendo  
" querido los de mas Reys y P.<sup>tes</sup> M.<sup>tes</sup> mismo aplicarse al remedio  
" en lugar de aclarar estas tinieblas con el sol de su justicia,  
" se halla en un caos y en unos atropellos que le confunden sus  
" potencias, y confundido se cansa el espíritu por que no halla  
" donde empezar, y no empezando queda suspendido, busca la  
" verdad, encuentra en su lugar el engaño, y en el engaño la  
" sospecha, en la sospecha una justa desconfianza, y en esta  
" la perplexidad que trae la irresolucion. Caos verdaderamente



deplorable. El mal de pensiones estrangeras á los minis-  
tros de V.M. es muy antiguo y muy natural de los Españoles  
por la codicia de enriquecerse; pues 800 millones anuales  
procurarían siempre perder esta Nación (vease supag.<sup>a</sup> 9).  
Dos cosas han siempre con el mayor empeño procurado las  
naciones emulas de España, la una que no haya armada na-  
val, ni maniobras para que no haya comercio y por consi-  
guiente no tenga V.M. ni dinero ni fuerzas; y por otra á las  
Indias por precario imperio de las potencias estrangeras  
y con su dependencia para que ellas las disfruten como quisieran.  
La armada debe de estar en frente de las naciones que tie-  
nen mayor poder en la mar, servir de baluarte á cubrir  
todas aquellas costas que hay desde Portugal hasta Francia,  
un cuerpo de armada pronto en dicho puerto del Ferrol  
protege las flotas y galeones que vuelven de las Indias  
tomando aquella altura; si hubiere guerra con alguna  
potencia como Inglaterra u otra, sabiendo haber buena  
armada en el Ferrol, no dejará sus costas descubiertas, por  
que aquella pudiera hacer al mismo tiempo una exped.  
ción sobre las Españas.

Ademas y en prueba de nuestras doctrinas conformes  
con las opiniones de nuestros políticos del siglo pasado, quiza  
olvidadas hoy, transcribiremos las siguientes parrafos referen-  
tes al estado y mejoras de la marina, de la Representacion ele-  
vada á V.M. en el año de 1751 por su ministro el Marqués  
de la Luzada, sobre los adelantamientos y buen gobierno  
de esta Monarquía.

Proponer que V.M. tenga iguales fuerzas de tierra  
que la Francia y de Mar que la Inglaterra, seria de lo más  
por que ni la poblacion de España lo permite, ni el comercio



11 puede suplir tan formidables gastos: pero proponer que ni  
11 se aumente el ejército, ni se levante una decente marina, sería  
11 querer que la España continuase subordinada por tierra  
11 á Francia, y por mar á Inglaterra. La armada naval  
11 solo tiene actualmente 18 navios y 18 embarcaciones menores,  
11 con 8 batallones de Marina, y imbo de aquellos, y 68 fra-  
11 gatas al menos, no se haría valer de Inglaterra que tiene  
11 100 de los primeros, y 188 de los segundos, la cual, aunque  
11 sea doble de la que necesitamos segun el presente calculo, co-  
11 mo la guerra de V. M. ha de ser defensiva en sus mares,  
11 necesitará toda la suya Inglaterra para lidiarse con la  
11 esperanza de conseguir alguna ventaja en Europa, ó en  
11 America. Por antipatia y por interés, serán siempre ene-  
11 migos franceses é ingleses, por que unos y otros aspiran  
11 al comercio universal, y el de España y su America es  
11 el que mas les importa. Seguirise á esto que estén poco  
11 unidos, y que V. M. sea galanteado de la Francia por que  
11 su armada con la de España sería superior á la de In-  
11 glaterra, perdiendo el predominio del mar, y de esta por  
11 que si V. M. con 100 batallones y 100 escuadrones, (que pro-  
11 pone antes) ataca á Francia por los Pirineos al mismo  
11 tiempo que los Ingleses y sus aliados por Flandes, no ad-  
11 mite duda que la Francia, no podrá resistir y perderá la  
11 superioridad de fuerzas de tierra con que se hace temer en  
11 Europa; será precisamente V. M. el arbitro de la paz y de  
11 la guerra, y muy natural que compren á V. M. su neutra-  
11 lidad, la Inglaterra restituyendo á Gibraltar, y la Francia  
11 devolviendo á Bellagarda y cediendo parte de sus privi-  
11 legios sobre el comercio de España..... Sebirido fortificarse



11 el Ferrol y Cartagena por sus arsenales, y otros puertos  
11 de mar pudiera mandarse á un mismo tiempo como pro-  
11 videntia general el levantar en las fronteras, y parages  
11 mas ventajosos, puntos fortificados demoliendo los inútiles  
11 ó mal colocados. En la marina no se ha adelantado tanto  
11 como V. M. desea; pero no obstante se ha continuado el arsenal  
11 de la Carraca, y se está trabajando con la actividad posible en los  
11 muelles del Ferrol y Cartagena que V. M. ha aprobado y mandado  
11 se construyan; no dudando los inteligentes que serán perfectos  
11 por que se ha copiado lo mejor de Europa, y escluso lo malo  
11 de ella. Para la fabrica de los 60 navios que se proyecta,  
11 hay ya mucha parte de la madera en el Ferrol, Cadix y Carta-  
11 gena, y se está conduciendo la restante, y alguna para los fra-  
11 gatas menores que también se ha cortado sabiendo estar el todo  
11 en los arsenales en el año de 1782. Son tres los constructores  
11 que han venido de Inglaterra, por que en España no lo  
11 habia, y actualmente fabrican cuatro navios, una fragata  
11 y un paquebot, que se han de probar en el mar por oficiales  
11 expertos para que concurriendo despues en la corte con los  
11 constructores se examine lo que hayan observado y se regu-  
11 le de una vez esta materia. Antes de esto estarán perfec-  
11 cionados los gradales para fabricarse siempre en ella  
11 á un mismo tiempo los navios de linea, para lo cual están ya  
11 curadas y preparadas las maderas y á los diez meses se pu-  
11 drian votar al agua. Igualmente  
11 han traído de fuera maestros hábiles para fabricar de  
11 jarcias, lona y otras por que es menester confesar que la  
11 marina que ha habido hasta aquí ha sido de apariéncia, por  
11 que no ha tenido arsenal, que son su fundamento, ordenanza,



as puentes  
como pro  
parages  
los inútiles  
estado tanto  
do el arsenal  
sible en los  
y mandado  
perfectos  
ido lo malo  
proyecta/  
adix y lista  
para de fra  
estar el todo  
instruccion  
na no lo  
na fragata  
por oficiales  
corte con los  
ado y se regu  
in perfec  
se en ellas  
cual estan ya  
ex meses de pu  
Igualmente  
fabricas de  
fesar que la  
variencia, pu  
ordenanza,

" metodo ni disciplina, pudiendo V. M. creerse auter original  
" de la que hay y habria, por que es enteramente nueva en  
" el todo y en sus partes. De quantos materiales y pertrechos  
" necesitan los arsenales, solo no hay en los dominios de V. M. pa  
" los para su arboladura, por que los que se crián en Cataluña  
" y monte, se asegura no son de aquella firmeza y duracion q  
" conuien por lo que se recurre por ellos al Extranjero, como lo  
" hacen Francia e Inglaterra. A su tiempo habian de cre  
" arse oficiales, pero como seria por partes, daria por ahora los  
" suficientes la compania de guardias marinas, y para lo su  
" cesito consentira formar otra, como tambien aumentar la tro  
" pa para la que no faltaria gente por que se observa que hay  
" passion por la marina. El exollo que hay que vencer es la  
" marineria por ser corto el comercio activo maritimo de la  
" patria, y con las ultimas guerras se destruyeron los gremios de  
" la pesca y quedo rara embarcacion de transporte; pero de des  
" a tres años a esta parte es mayor el numero de navios par  
" ticulares que van a la America, algunas embarcaciones a  
" Francia, Inglaterra y Holanda, y la pesca se ha fomentado  
" en varias provincias. Estas providencias con las se pa  
" gar puntualmente, socorrer las familias de los que se em  
" barcan, y tratar bien a los estrangeros que acuden, produ  
" cen ya sus efectos, pues antes no habia marinero en los na  
" vios que no fuere por fuerza, y hoy hay muchos voluntarios.  
" No es por esto mi animo afirmar que habria en España  
" suficientes marineros para tripular 60 navios de linea y  
" demas embarcaciones propuestas; pero si que valiendose  
" V. M. de los mismos medios que Francia, Inglaterra y  
" Holanda, para crear un cuerpo de marineria que se emple  
" en el comercio y en la armada, se conseguirá siguiendo la



reglas propuestas y 30 millones de pesos de repuesto.)  
Dado haya entonces hombre instruido de los intereses de  
los principes que niegue poder V. M. ser arbitrio de la paz  
y de la guerra entre Francia, Inglaterra y aun Europa; pu-  
es no, se pueden preparar las armas tan prontamente,  
ganan tiempo en haer el repuesto referido, ya que la noticia  
de haberle, causará respeto, y contribuirá a la tranquilidad  
que se desea para aprovecharse de ella..... Serán precisos  
seis años para perfeccionar la marina y lo demas refe-  
rente, con seis millones de escudos para ella sola; y para los  
treinta millones de repuesto debe destinarse la mitad de los  
productos del caudal de Indias..... En España no se ha  
procurado que sus rios sean navegables en lo posible; que  
haya canales para regar y transportar, y que sus caminos  
sean cual deben y pueden ser. Conozco que estas obras de los  
rios, canales y caminos necesitan muchos años, y muchos tesoros  
para executarse; pero lo que no se comienza no se acaba, y si  
el gran Luis se prescribió reglas y ordenanzas, que siguió y  
se siguen con tan felix suceso, por que no se podrían adoptar  
y practicar en España siendo V. M. su Rey? Los montes con  
especialidad, los apartados de la marina, están abandona-  
dos y su fomento conduce á que haya leña y carbon de que  
se carea y particularmente en Madrid. Es cierto que V. M.  
ha dado estrechas ordenanzas para vigilar sobre montes  
y plantios, pero el efecto ni corresponde á los deseos de V. M.  
ni á la posibilidad de cumplirlos, por que todos gritan bis  
publico, y los mas por sofisterial, murmuraciones, desidia  
e ignorancia hacen estudio de poner de mala fe cuanto  
e intenta no obstante haber visto la utilidad de lo que se  
ha executado....." Dejemos, empero, a Cuenca, p.<sup>ta</sup> venir a otros fin



pues ~~epitafio~~ inútil sería haber expuesto el triste estado de  
nuestra industria y comercio marítimo, fuente de la nave-  
gación y marina que por desgracia no ha mejorado, antes  
bien empeorado, sino procurásemos aplicarle los remedios  
para procurar su fomento de que fuéramos á ocuparnos.

### §. 5.º

Cuando hemos dicho que la marina es un reflejo del esta-  
do de las naciones, fácilmente se comprenderá que el fomento  
de aquella llevará proporción con los progresos de estas;  
mas aunque esto suceda real é indirectamente, hay causas  
que se cerca afectan el estado de la marina, la cual puede ma-  
lentamente debilitarse, y con mas presteza elevarse segun  
ellas, y que las recorrerémos en sus tres fases de personal,  
industrial y material.

La primera y principal respecto á lo personal, es la  
protección de los que se dedican á la marinería. La profesión  
del marinero, lo mismo que las demás, se debe gozar de ci-  
erta libertad en cuanto no perjudicase á los conocimientos  
necesarios en la náutica, que proporcionando beneficios á la  
marina mercante, influiría en la nacional, y en cuanto  
tampoco gravase á otras clases que no recibiesen sus utili-  
dades que deben llegar á todos.

Cuando conocia muy pocas trabas esta profesión, año 1864,  
así se explicaba Viciosa (1) hablando del monasterio de Ro-  
nifarra: "que los monjes sacaban mucha renta de las  
maderas que llevaban á Vinaroz, de las cuales se labra-  
ban muchos navios." Los remeros, entonces, refiere Mar-  
tínez de la Mata (2), eran libres, que trabajaban á sueldo, y

(1) Historia de Valencia, tomo 2.º

(2) Educación popular, direct. pag. 70. tomo 1.º



se hallaba tanta gente para este ministerio que ni aun vecinos de Malaga, tubo cuatro galeras, con las cuales serviria al Emperador (Carlos 5.<sup>o</sup> con tener la costa de raciones de media azumbre de vino, tocino, aceite, menestras y salado cada remero; y (año 9) añade) que en esta época contaba España de particulares: Lo nave, vizcainas que iban a Hernanoba; Los de la montaña, Asturias y Galicia, que corrian la mar de Europa: Los de Portugal, Los carabelas de Indulucia: Los de Mallorca con Los de Galicia. Total 38 buques y 38 marineros; cuando en el año de 1801 no llegaba a la tercera parte, segun presenta el siguiente estado.

| Departamentos. | Buques | viles | Imútils | Homelads útiles | Idem inútils |
|----------------|--------|-------|---------|-----------------|--------------|
| Del Porral.    |        |       |         |                 |              |
| San Sebastian. | 33     | 33    | 0       | 7364            | 0.           |
| Bilbao.        | 57     | 55    | 2       | 10.172          | 240.         |
| Santander.     | 60     | 59    | 1       | 5298            | 180.         |
| Vijon.         | 22     | 22    | 0       | 2568            | 0.           |
| Vibero.        | 7      | 7     | 0       | 1185            | 0.           |
| Pontevedra.    | 41     | 40    | 1       | 4.157           | 60.          |
| Coruña.        | 35     | 35    | 0       | 5296            | 0            |
| Porral.        | 7      | 7     | 0       | 321             | 0.           |
| De Cadix.      |        |       |         |                 |              |
| Sevilla.       | 7      | 7     | 0       | 4133            | 0.           |
| Sanlúcar.      | 1      | 1     | 0       | 60              | 0.           |
| Cadix.         | 260    | 260   | 0       | 48.168          | 0.           |
| Malaga.        | 68     | 67    | 1       | 12247           | 115.         |
| De Cartagena.  |        |       |         |                 |              |
| Cartagena.     | 26     | 26    | 0       | 3796            | 0.           |
| Alicante.      | 9      | 9     | 0       | 966             | 0.           |
| Valencia.      | 11     | 11    | 0       | 865             | 0            |
| Tortosa.       | 21     | 19    | 2       | 2223            | 111.         |
| Farragona.     | 16     | 16    | 0       | 2248            | 0.           |
| Parcelona.     | 33     | 33    | 0       | 15.824          | 0.           |
| Mataró.        | 88     | 85    | 3       | 13.002          | 570.         |
| Palamos.       | 43     | 43    | 0       | 5122            | 0.           |
| Mallorca.      | 19     | 18    | 1       | 1708            | 200.         |
| Vixia.         | 19     | 19    | 0       | 1683            | 0.           |
| Total.         | 243    | 232   | 11      | 153.016         | 1.176.       |

(1) Arte de fabricar naues, pag.<sup>na</sup> 70.



que fluirán  
y servirán  
se me  
cada  
la España  
los de  
de los  
los de Ma  
marineros; cu  
artes, segun

| utilidad | idem    |
|----------|---------|
| util.    | inutil. |
| 4364.    | 0.      |
| 192.     | 240.    |
| 1298.    | 180.    |
| 568.     | 0.      |
| 1188.    | 0.      |
| 1157.    | 60.     |
| 2296.    | 0.      |
| 321.     | 0.      |
| 1133.    | 0.      |
| 60.      | 0.      |
| 5468.    | 0.      |
| 2247.    | 115.    |
| 3732.    | 0.      |
| 966.     | 0.      |
| 868.     | 0.      |
| 2223.    | 115.    |
| 2248.    | 0.      |
| 5824.    | 0.      |
| 13002.   | 540.    |
| 8122.    | 0.      |
| 1468.    | 200.    |
| 1683.    | 0.      |
| 53016.   | 1116.   |

Cuya similitud respecto a aquella época, no guarda tan  
ta proporción con la marinería que aun iba sosteniéndose.  
Uno se diga que á pesar de todas las mejoras faltarían mari  
nos. Si se fomentase la marina mercantil de las costas de  
Asturias, Montaña, Vizcaya y Guipúzcoa, principalmente la  
de la verdadera Cantabria, se protegiese la pesca, se separa  
ren sus puertos, se fabricasen otros, se extendiesen las iders de  
Comercio, surtirían á las Castillas con abundancia de ricos  
pescados, y poblarían de marineros las escuadras Reales que  
por lo invencible del valor de sus naturales multiplicarían  
días de gloria al Estado.

La actividad del Comercio es sin duda alguna otro de  
los mas fuertes remedios contra la apatía marítima: mas  
como el comercio no es, sino el transporte y trueque de los pro  
ductos de la industria, la nación en que esta se halle decayda  
deberá cuidar primero del fomento de ella con la seguridad  
de que refluirá en la del comercio, el cual sostiene la marina  
mercante de la que depende la Real. Cuando una nación pro  
duce mas industria de la que consume, el sobrante, repartida  
la parte debida á la reproducción en la que feneceria, necesita  
llevarlo á pais en que siendo aquel producto mas escaso compen  
se los gastos de producción, transporte y aun deje alguna ganan  
cia. La nación, pues, que mas produzca hasta este grado en  
cualquiera de las tres industrias, agrícola, fabril y mercantil,  
será la que por tener mayores transportes gozará mayores  
comunicaciones por mar y tierra, necesitará mejores caminos  
en cuyo buen uso se interesará la industria, mejores carria  
ges, navios, y de consiguiente mayor numero de tropas y  
escuadra para su defensa. La industria es la piedra fun  
damental de las sociedades, las que deben quitarla todas  
las trabas que no sean absolutamente necesarias para  
el equilibrio social: ella es tambien la que alimentando



los hombres, robusteciéndolos y proporcionándoles comodidad, constituye la columna, sobre que estriba el Estado, formada de una población numerosa, y bien mantenida, milicia disciplinada suficiente á su defensa y hacienda capaz de suportar todo el peso de sus necesidades. Llegada una nación á este grado en nada tiene que molestarle el gobierno sino en dirigir su timon como experto piloto: todas las providencias, tomadas antes de haber regenerado su industria por bellísima, que sean, solamente servirán para constituir la en el estado de un precioso edificio cuyos debiles cimientos estén formados de arena.

La estension, actividad y engrandecimiento de la industria, el fomento de la navegacion mercantil y pesquera, la ilustracion y firmeza del gobierno y de los gobernados, son los límites, de que nunca podrá exceder el armamento de la armada naval. Para su regeneracion han de tenerse presentes, los siguientes fundamentos: 1.<sup>o</sup> El numero de buques necesarios, la magnitud de sus empresas, el pie de fuerza de todos sus cuerpos, el de las maestranzas, los medios que para ello tenga el gobierno, el comercio que los produce y ensaya la marina &c. 2.<sup>o</sup> La armada debiera formar un cuerpo unido sin diferencia de departamentos evitendo de este modo gastos, entorpecimientos e indebidas distinciones. 3.<sup>o</sup> Solo habria de señorear á la parte militar dejando al libre concurso de la industria lo tocante á artes, arbolados, fabricas y comercio, y estimular á los pilotos benemeritos con poder ingresar en la clase de oficiales vivos de la armada. 4.<sup>o</sup> Libertad de pesca en sujecion á matricula alguna y fomento de la marina, decia el Excmo. Sr. Conde de Maceda, ser un medio de reanimar la armada: sin embargo no se dañó la matricula como este bien arreglada, no sirva para vejaciones, y sus comisarios ademas de su peculiar destino eviten el



fomento de la industria y comercio marítimo, y de los medios de facilitarle a los nacionales con exclusion de los extranjeros. 5.º Pudiendo labrar cada familia 26 fanegas de cuadradas de tierra que les produzcan 800.º se podrian ceder los baldíos y concegiles al 4.º por los del capital hasta redimirlo y con solo 300.º suertes distribuidas en labradores que las sedicasen al plantío, habria suficientes maderas para equipar nuestra armada naval.

La construccion de buques, que caminando el estado a su prosperidad con los canales y puertos que se abirian, se ria egualada por hábiles artistas, de los que se irian formando en el reino, mejorari considerablemente y proporcionari mayores comodidades a la navegacion y marina. La antigua construccion de navios por castañeta parece la mejor, mas adecuada a nuestro metodo de cargar, mas sólida y de costados firmes, pora la moderna inglesa no es convenible a nuestros usos, son bonitas, sus brillantes popas y grandes torrenas, espuestas, empero, a destruirse muy pronto, maxime si reflexionamos la diferencia del metodo con que cargan y maniobran los ingleses al de nosotros.

A principios de 1831 se abrió en Francia oposicion al premio de una medalla de los mil francos al autor de la mejor memoria para el establecimiento de popas redondas en navios y fragatas, por haberse hecho algunas mudas bajo una combinacion mista que, o tienen ciertos inconvenientes del antiguo metodo, o preferian los vanos adornos de lujo a la solidez y defensa.

Seria de desear que anualmente se formase en España por personas eruditas, protegidas por el gobierno, una guia amplia de los progresos e inventos marítimos hechos entre nosotros y los reinos extranjeros, a imitacion de la mucha



de marina), que no serian menos interesantes de saberse  
que la de los adelantos y suerte de los empleados en las carre-  
ras civil, militar y eclesiastica que cada año se publica.  
Mas la primera necesidad para la construccion, es hacer ac-  
opios de maderas en los arrenales y tener preparados los mate-  
riales que entren en ella.

En 1790 se armaron en el solo espacio de dos meses 31 na-  
vios y correspondiente numero de fragatas que salieron a ca-  
paña al mando del teniente general D. José Solano, Marqués del  
Soborro. La prevision habia hecho tener, cual siempre se tiene  
en nuestros arrenales acopios de maderas ya curadas y dispu-  
estas para la construccion. En los montes de Navarra y de la  
provincia de Liebana, en las costas de Asturias, y en las montañas  
de Santander y Guipuzcoa tenemos abundancia de maderas  
duras y buenas para la construccion y cuyo transporte  
no es difícil ni caro: en los montes Pirineos que vierten sus  
aguas al océano, y cuyas maderas pueden ser conducidas  
a San Sebastian o Fuenterrabia, hay posibilidad de cortar  
86 mil codos cubicos en el momento, y 11 mil anualmente  
para segundas y terceras ligazonas, barenzas y otros pie-  
zas de vuelta sin contar con la madera recta que tales corte-  
s pueden producir.

En 1805 en los montes de Liebana, provincia de Santan-  
der, habia 11,000 688 pies de solo roble y encinas, y 11 millones  
de otras especies que en ellos crecen que sumaban 18 millones  
de arboles que á dos codos de madera cada arbol, daban  
18 millones de codos, cuyo valor á duro hacen 18 millones de  
duros, que en el día recibirá gran valor por estar se tra-  
bajando en facilitar su esportacion por medio de malos  
caminos hasta las orillas del rio Deva, por el cual se  
conduzean al mar Cantábrico, hasta el puerto de Financay.



La Cordillera de los Pirineos, los pinos de Navarra y Segura, los arboles, Marias, y otros ya de la Peninsula, ya de las posesiones ultramarinas, cuyas producciones pudieran mejorarse maxime en la metropoli, y es que ya antiguamente se viró la marina española, nos ahorrarian las cuantiosas sumas que damos a la Península por sus arboladuras, estrayendo demasiado numerario, perjudicando nuestra industria agricola que recibiria gran fomento, y aun hacienda precaria del extranjero la existencia de nuestra armada. Al pretecto de reducir a labor en Segura de la Sierra, se cortaron en 1822, 126,304 pinos de la clase útil de salgarones, inotro fruto que el que hayan quedado yermas las tierras sin ningun genero de aprovechamiento. Todo el terreno de los Pirineos es propio para la cria de arboles, y si los que crecian en las umbrías se podasen y acilasen, servirian para perchas de arboladura de que tanto necesitamos. Todavía tiene el Pirineo pinos de 150 palmos de largo y de 36 a 40 pulgadas de diametro con su grueso, que son útiles y trasportables por los rios Segura, Cinca y otros que vierten en el Ebro. Mas de 300 encinas, propias para legarones de fragatas y bergantines, existen en la dehesa de Cantalobas de otros del Maestre en Morella, y aun conservamos en otras provincias, y en pertenencias del real patrimonio arboles útiles a la construccion naval.

Viradamos a lo referido un extracto de las noticias y observaciones que el economista Don Manuel Maria Gutierrez publico en los numeros del 54 al 60 de las cartas españolas, o revista semanal. En el siglo 17, dice, se creó el famoso astillero de Guarnico donde se construian fragatas y navios de toda cavida y buques mercantes, aunque olvidamos su repoblacion, aun se conservan montes de ricas maderas, y muy cercanos a la cañada real por donde pueden conducirse facil y economicamente al astillero, y no seria difícil trasportarlos a los puertos de Asturias y Cantabria.



Ser. La prueba demostrativa de esta verdad es su mate-  
riado precioso; un codo cubico de madera de los montes de Horanzo,  
Puelva e Igüña, podrá estar en el Iberia 45 r.<sup>2</sup> el de la me-  
rindad de Castiella la vieja 50; y el del valle de Abiañiga y otros  
mas distantes 60. Si faltan betunes, á un precio tal vez infe-  
rior al del extranjero, en la sola fabrica de Quintanar de  
la Sierra pueden elaborarse 30 arrobas por mes, y puestas  
en el astillero valdrá cada una 45 r.<sup>2</sup> pagados portes. Ince-  
santemente han ido los clamores de los fabricantes de jarcias para  
que se les fomente, abriendo los mercados de las posesiones pro-  
picias de America por medio de un gran comercio á la jarcia  
extranjerá, hasta que lograron que V. M. accediera á sus deseos,  
puesto que tenia muy poca salida dentro de la Península, de  
modo que nos sobra este artículo de gran importancia.

Las jarcias que se fabrican en Malaga en nada son infe-  
riores á las mejores extranjeras; las del norte de España no las  
demercean, y no hace muchos años que el extranjero venia á  
comprar á Cadix las que se hacian en los puntales y aguan-  
da; esta industria nada tiene de difícil, nuestros carboneros dan  
de diferente calidad y nuestro suelo la produce abundantemente  
pero aunque no lo pudiésemos podriamos suplirlo con el de  
Ja y nada perderiamos en ello. Ahí es que preguntando  
en 1820 un fabricante de Malaga por qué no se notaba en  
su industria el movimiento que en 1814, no lo hay, contestó  
"por que no se consume mas jarcia que para algunos bu-  
ques y ses ó tres bombardas que suelen recalar aque-  
de Cartagena; y aunque hace ya algunos años que no  
han consumido para los aparejos de buques nuestros,  
sin embargo el comercio nos la compra para la  
var á la Habana; en el día hasta este recuno no falta  
por que aquella isla se surte casi exclusivamente de



la extranjera por temor de que falte la necesaria para sus necesidades; de modo que su prohibicion ó su fuerte recargo no favorece á la nuestra; mi industria acobta, y yo y mis operarios tendríamos que aprender otro oficio, por que en el estado de decadencia ó por mejor decir de parálisis en que se encuentra nuestra construccion naval, no hay que esperar por ahora, ni "acaso en mucho tiempo que nos anime y fomenta."

En el Terril hay una fabrica que elabora al año 1500 quintales con cáñamo propio y se que mejor no sería susceptible, si la fomentase el consumo? La produccion excedería de 1000 quintales, y su precio de 2<sup>50</sup> reales, mas moderado que la que se hace de cáñamo ruso, que vale 238, así se fomentaría á un tiempo la industria, la agricultura y la construccion naval. He triple beneficio abastanciar á la agricultura de otras muchas provincias del reyno. Hay maestros veleros que se sacan de lonas aragonesas cuyas fabricas pueden abastecer á los buques que se construyan hoy, y los cuales por el diferente tejido que admiten, pueden comprarse á un precio muy comodo de seis y medio á nueve reales la vara corrida y hecha vela.

Por real orden de 22 de Setiembre de 1828 se dieron las siguientes providencias en favor de nuestra Industria valenciana:

1.<sup>a</sup> Los cáñamos venian de las lanchas de Valencia ó los mas finos y suaves de la vega de Granada.

2.<sup>a</sup> Los hilados se verificarian hasta quitarlos la parte gomosa del cáñamo, de cuya operacion resultará menos peso por la merma natural que ofrece el lavado con lejia, mas suavidad en los tejidos y mas blancos.

3.<sup>a</sup> El numero de hilos que se pone á los tejidos, en el cordo se debe disminuir algun tanto, para aumentar la trama, y acercarse en lo posible á la regla de pro



porción que se observa en toda clase de tejidos.

Se tampoco nos faltan fábricas de *motonería* bastante bien montadas, y con inteligencia, pues que las clases que entran en el equipo de un bergantín padrian ascender, cuanto mas, con sus herrajes a 2952 reales. Hay ocho talleres de ferreteria, y se cuentan hasta 32 en la provincia, del norte, los excelentes martinetes que en el puerto y rio de Santander trabajaron hasta el año de 1808, anchas de todas clases y dimensiones por cuenta de la hacienda pública, existen todavía y podrian trabajar con mucha economia abundando allí el *hierro*, y siendo comoda y facil su conduccion al *astillero*; y finalmente, obran calafates y carpinteros de rivera capaces de construir anualmente diez buques mayores mercantes en solo el Ferrol.

Mas se objetará que no construimos buques porque nos salen infinitamente mas caros; pues el numero de buques mercantes de construccion española y extranjera en la provincia de Galicia, entre otros revela, que los 54 de la extranjera son de una cabida de 236,4 toneladas, y su precio segun las exortorias de adquisicion, es de 1.638,063 r.<sup>os</sup> que divididos por el numero de toneladas, dan un cociente de 611 r.<sup>os</sup> por tonelada; los buques de construccion española sin entrar en cuenta las pinazas y lanchas, son 12, y sus toneladas ascienden a 1620: su valor 1.032,000 r.<sup>os</sup> que divididos por el numero de toneladas dan 636 r.<sup>os</sup> por cada una, es decir, vale 265 r.<sup>os</sup> mas que la extranjera. Y aunque en Cadix, Malaga, Cartagena y Barcelona se quisiese construir buques mercantes, lo que no es posible mientras no desaparezca esta diferencia, no lo harian por que tienen dentro de la nacion un formidable enemigo que



combator y no hay armas para ello. Por que no se construyen en el Herrol que es acaso el punto mas adecuado para ello entre todos los litorales del norte de España, sino por que en las provincias vascongadas se introducen a la sombra de eso que se llama regimen foral todos los efectos extranjeros de que carecen para la construccion, sacrificando asi las demas provincias reales?

El exen de valor se muestra tambien lo compensa la solidez y firmeza de la construccion española: la vida de un buque nuestro es por lo menos de 50 años, y aun a esta edad no es enteramente inutil, aunque haya tocado a su decrepitud, al paso que la de un extranjero es solo de 20 años: asi es que el primero tiene sobre este un beneficio de 200 por 100, de modo que calculando por la base del precio respectivo de las toneladas de un buque de construccion extranjera y de otra española tendria a quella en igual tiempo 860 r. de mas coste que esta.

En el Condado de Niebla, reino de Sevilla, existen inmensas pinas y sus maderas son muy superiores a las que emplean los anglo-americanos y pueden facilmente construirse con ellas bergantines de 30 a 40 toneladas. En el año de 1787 se condujeron por el lbro, precedente de los montes de Grati a los alzapoz de Horta 18 masteleros que sirvieron para otras tantas fragatas de la Esquadra que mando el general Langara. Dijase entonces que pesaban algo mas que los del norte, pero aseguran un viejo marino que si los Pinos de las Pirineas se cuidasen y sangrasen a tiempo, serian tan blancos como los del norte en cuanto a peso: y mucho mejores por su mayor resistencia. En la parte oriental de la isla de Cuba hay dos grandes pinas que pueden dar perchas para arbolar toda clase de buques, se



los cuales, cortó el marino don José Rodríguez de Strix  
un árbol para palo mayor de una goleta de 16 caño-  
nes que mandó. No hace muchos años que en el Princi-  
pado de Cataluña se construyeron buques mercantes,  
empleándose en su construcción y aparejos, los materiales  
que ofrece el país. La isla de Menorca donde no hay ni un  
árbol, ni una mina de hierro, ni otra cosa que el cáñamo  
que se cultiva entre pedregales tiene sobre 80 buques de comer-  
cio, los más de ellos, bergantines, construidos en Mahon por  
excelentes operarios del país. Esta debería ser en todo caso  
nuestra escuela y nuestro modelo. La gran Bretaña tie-  
ne una maravillosa marina mercante y necesita del  
extranjero todas las primeras materias a excepción de su  
mal hierro que mejoran a fuerza de trabajo y tremenda  
su bandera en buque alguno que no esté construido en  
las puertos británicos? y como hacen esto? Tomando co-  
mo punto de comercio la importación de las primeras  
materias que elaboran sus artífices y así encuentran si  
quieran, millones de cordas de las maderas de las costas  
del Labrador, Paraguay, Costa firme, Indias y hasta de  
las regiones lejanas de la India, se construyen buques mer-  
cantes y estos auxilian la formación y fomento de la mari-  
na real.

Francisco, pues, las puertas a las primeras materias  
que necesitamos; sean libres de derechos de entrada o paguenlos  
muy moderados, la arboladura, el cobre, la brea, el alquitran  
que se introduzca para este objeto; comprendanse tambien estas  
últimas materias en la libertad de derechos de consumo acordada  
para la arboladura y maderas de construcción; recarguense  
solo se prohiben los buques extranjeros lo menos en un 20  
o 25 por 100 sobre su valor; suspéñense los derechos de ta-



melada, anclaje, almirantazgo y otros a los buques españo-  
les y extranjeros que importasen maderas de construcción, pero  
no otras cuando acrediten que sus cargamentos ocupan la mitad  
por lo menos de los tonelajes que midiesen; fomentense las em-  
presas particulares, ofrezcarse en propias, o por determina-  
do tiempo o a censos, si se quisiere, terrenos propios en nuestra  
ribera para establecer astilleros y careneros cercados con la fa-  
cultad de adelantar sus obras hasta la lengua del agua, y para  
almacenes de depósitos de maderas; sea la libertad de construir tan  
absoluta que no tenga que temer que la molesta intervención de  
ninguna autoridad ni territorial ni de marina pueda para-  
lizar directa o indirectamente estas empresas; antes bien que  
las auxilien con todos los medios que estuviesen a su alcance;  
imiten el ejemplo de las mas ilustradas en esta parte, prohi-  
biendo que ningún buque no construido en la nación pue-  
da tomar nuestra bandera o no habiéndose nacionalizado en el  
caso de no adoptarse la prohibicion por medio del derecho de  
se fijar a la construcción extranjera; pierdan su nombre  
y coloren abajo la bandera nacional en el caso que se carenen  
en el extranjero por mas importe que el de tres pesos fuertes  
por tonelada, mientras no se justifique competentemente  
la necesidad de esta carena para continuar su viaje y re-  
tornar a su país. De este modo se fomentarian la construc-  
ción, la industria fabril, la agrícola y comercial; y se evita-  
rin tambien los perjuicios que trae consigo la adquisicion  
de buques extranjeros que generalmente encubre el dolo y la  
mala fe, siendo los compradores españoles unos malos  
nombrados que llevan la propiedad del buque, siendo realmente  
del extranjero que es el que reporta la mayor parte del beneficio.



Extendido el comercio, tendria el comerciante medios co-  
modos de comprar naves; permitase entonces por cierto  
termino, v.g. un año la compra de parte determinada de  
naves extranjeras, esto es, la quinta, pasado el cual termi-  
no todas habrian de ser de construccion nacional: interin  
esto se verifique, aumentese el 5 por 100 impuesto por la ley  
de aranceles a buques extranjeros; cierranse despues las puer-  
tas para siempre a estos que quieran inscribirse en nuestra  
matricula; tremole solamente la bandera española en los  
construidos en nuestros astilleros y riberos; sellen, resellen  
y filenpley para impedir fraudes desde su cuna, velen y  
den cuenta nuestros consules sobre su identidad, y no carenar-  
se de firme en paises extranjeros, borrando de la matricula  
y considerando como extranjero en todo su cargamento al  
que lo infringe.

En cuanto a la libertad de las provincias exentas,  
considerense las extranjeras, en lo economico si persisten en  
unir aquellas fueras que perjudiquen a lo demas del reino. En-  
nos aprovechariamos de nuestras ricas minas de hierro,  
del canamo que se cosecha en muchas provincias y cuyo  
plantio ha disminuido por falta de venta y consumo; fo-  
mentariamos las muchas fabricas de betunes que ya tenemos,  
y que dan todo el alquitran y brea que puede necesitarse, y  
las ricas minas de Rio-tinto que producen todo el cobre que  
puede consumir la construccion naval, y restableceriamos  
la maestranza de ribera que la mayor parte del año se  
encuentra sin trabajo formandose oficiales diestros para  
el servicio de los arsenales.

Fomentando todavia la construccion de buques de



las posesiones americanas, donde es superior la arboladura y modernidad de construcción, y puede ser muy útil la jerencia que se haga con la pita y otras plantas, de que abundan aquellos países, pudiéramos hacer menos dependiente de Noruega y Rusia nuestra existencia marítima.

En tiempo de la guerra de la república francesa recibían de las cajas americanas de suidos gastos de administración y demás 7 millones de duros, ó sean 160 millones de reales, cuando hoy aun suponiendo que hubiere algo de las cajas de la Habana, Puerto-Rico y Manila, no puede compararse con los del año 84 y 85 que es el apoyo de estos ingresos.

Hemos referido algunos puntos de una representación hecha á Felipe V. en 28 de julio de 1705, de la que copiamos para concluir los remedios principales que España, para el aumento de la marina, aunque en el día serian de ninguna utilidad su mayor parte por la variacion de circunstancias.

Eleccion de alojamiento, quintas y jueces que no sean sus consulados que debe haber en el Terral, Cadix y los Alfoques ó Barcelona, los cuales remitan nota de sus embarcaciones, numero, porte y calidad, marineros, puertos y variaciones que ocurran cada año con su origen, causas y remedios.

A todo fabricante ó comprador de navios nuevos y de buenos portes de 36 ó 40 cañones, dar los títulos y noblesa de capitanes de mar y guerra; si fueran los navios de 60 cañones añadirle á lo dicho un hábito de caballero y preferencia á los demás en las flotas, galones y registro para cualquiera parte de las Indias, concediéndole en activo servicio, además de flote, los honores, sueldo y rango de tales capitanes mientras sirviesen por si mismos.

Conceder la bandera española á todo extranjero que



quisiere tomarla, naturalizándose, poniendo casa, y vi-  
viendo en el reino, y siendo la mitad de su equipaje y tri-  
pulación de españoles.

### §. 6º

Pasemos á completar la anterior materia con lo perte-  
neciente á pesca y matriculas.

De un expediente formado por la Sociedad econo-  
mica matritense sobre la pesca de nuestras provincias  
maritimas, resulta, que su decadencia y mal estado pro-  
cede del precio alto de la sal y su falta en los puntos de  
pesca y de las prohibiciones de pescar que tienen los no  
matriculados. Por el exceso de coste de la sal, marcado por  
reales ordenes, sin beneficiar á los fomentadores de pesca del  
general de consumidores; mas de 3000 familias de la pre-  
ciosa costa de Galicia no solo carecen de esta ocupacion en  
que ganaban el sustento, alimentaban una gran parte  
de la poblacion y ponian suma riqueza en circulacion,  
sino que han dejado de recibir estos mismos beneficios  
un quintuplo mas de habitantes á los de su provincia.  
En la Cantabria el mal causado á la pesca ha aislado  
no solo á los puertos de mar subalternos, sino á 100  
fabricas de sardina que solo sirven hoy de nido de ta-  
tones y se ven infinidad de aparejos y buques parti-  
culares arrojados de las playas comiendoles la carcoma  
por falta de ejercicio. A fines del siglo pasado y  
principios de este la pesca de la costa de Tortosa pro-  
veia á todos los pueblos y corregimiento y limitrofes  
de Aragon. En 1780 en las aguas del Hospital de Tru-  
dia en que con 15 barcos se sacaban 600 arrobas de atun  
y aunque en el dia está abatido este ramo todavia sacan 200 a



La costa de poniente de Cataluña se dedica contanto es-  
mero á la pesca que de algun tiempo á esta parte manda  
anchova á nuestra America, y la de levante, pudiera hacer  
la riqueza de la mayor parte de las poblaciones de aquella  
costa sin los obstáculos que se oponen á su progreso. Hacia  
los años 1887 salian de Cataluña al extranjero mas de 8000.  
quintales de anchova añeja en barrilitos de 8 á 10 libras cada  
uno. Los vizcainos fueron los primeros inventores de la pesca de  
la ballena.

La isla de la Higuera, hoy isla Cristina, en la provin-  
cia de Huelva debe su existencia, fomento y conservación á la pes-  
ca, por lo que su terreno no comprende sino marismas, esteros y playas.  
En esta el pueblo del Llano se ejerce anualmente la pesca por 300  
hombres y 600 caballerías mayores. El marqués de villafranca con-  
servaba en aquella costa para su pesca mas de 400 barcas con alma-  
cenes y todo lo necesario en que empleaba cerca de mil hombres  
cuyos capitales no bajaban de 20,000 Duros, y su conservación, ca-  
rena y salarios, solia subir á 40,000 y producia en años pros-  
peros 25000 atunes cuyo precio no bajaba de 8,000 Duros: en 1808  
se pescaron hasta 55000 atunes.

En la costa de Tarifa floreció abundantemente en  
la antigüedad la pesca de albacora y atunetes, y lo que en el  
dixenite ha solido producir algunos años de 10 á 6000 pesas ocu-  
pando 300 ó 400 barquillas con mas de 1000 hombres con gran  
trabajo y peligros. En el cabo entre Guadalquivir y del Huelo  
salpexaron 16,500 quintales de sardina.

La pesca de sedales hecha por barcas de 16 remos por lo  
ó 80 operarios rinde en las costas de Sanlúcar de Barrameda  
mas de 1000 Duros anuales, y durante cuatro ó seis meses que  
dura se sostienen mas de 600 personas que ayudan los operarios.

En la costa desde el Guadiana hasta el Huet se ocupan mas de 30



artes, cada uno de los cuales parece una barca de conducción con 50 hombres, una barquilla interior y dos botes. Se ocupan de 30 á 4 mil hombres en todas las maniobras de estos artes y con otras tantas mugeres en la salazon, prensa y demás mecanismos de esta industria. Se importe vale ser de 200,000 duros. Los faluchoes de Ayamonte, en numero de 30 á 40 salen pescar merluza hasta valor de 40,000 pesetas. Admiramos que abundando la sal en nuestro mar, en terminos de que no solo tendríamos para un copioso consumo, sino para suministrar al extranjero; su estanco y tasas subidas nos hagan tributarios de este en cerca de 8 millones de pesetas anuales á que agregando lo que por carestia dejamos de consumir con perjuicio de la industria nacional, y cerca del doble que pudiéramos exportar, España pierde en el ramo de sales, mas de 8 millones de pesetas, los cuales le rendirian en circulacion multiplicada (cantidad de la que cree) asegurada con el estanco y tasas.

La invencion de salar los arenques, año 1800, que alimentaban la mayor parte de la marineria de Holanda, estuvo en comercio largo tiempo en Brujas y en Lisis. El estado aproximativo de nuestra pesca actualmente es el siguiente:

| Años. | Décadas cogido.<br>arrobas. | Valor.<br>rs. y ms. | Consumido. | Exportado. | Embarcaciones. | Hombres<br>empleados. |
|-------|-----------------------------|---------------------|------------|------------|----------------|-----------------------|
| 1827. | 3,982,854.                  | 31,056,414.         | 1,448,000. | 982,844.   | 2,804.         | 42,000.               |
| 1851. | 4,824,418.                  | 37,287,961.         | 711,675.   | 245,809.   | 2,254.         | 52,000.               |
| 1852. | 1,816,528.                  | 15,429,262.         | 1,500,019. | 43,026.    | 2,227.         | 51,000.               |
| 1856. | 1,120,000.                  | 14,686,499.         | 1,402,010. | 282,000.   | 2,184.         | 50,000.               |

Considerando, pues, que la pesca produce las elaboraciones y fabricas de salazon, maniobras, artes, buques, transportes, maderas, arcos, clavos, cordeleria y otras muchas manufacturas; que es una de las bases del comercio, que alimenta á la



marinería y sostiene la navegación, nada mas justo que proveer a su fomento con las medidas. 1.<sup>a</sup> de no extranjetarse el gobierno en el modo de ejercer el arte de la pesca ni darle reglamentos, sino protección, ni suspender su ejecución por peste, epidemias, contrabando, ni guerra; 2.<sup>a</sup> de sostener la sal, dar por libre su venta y precios, y estimular al establecimiento de depósitos de ella en los pueblos de diócesis a la pesca; 3.<sup>a</sup> de coartar a los matriculados la facultad de pescar, ampliarla a los del interior y a cuantos quisieren ejercerla, y estender a todos ellos el cumplimiento de la marina; 4.<sup>a</sup> de citar a compañías ricas, únicas que pueden costear cierta clase de pescas en grande, que necesitan adelantos, a que tomen por empresa y por cierto término las costas de Conil Lara y generalmente las que mas susceptible sean de buen éxito.

Estas providencias han fomentado el ramo de pesca y la labor que tantos otros produce en las principales naciones. A su empresa de pesquería debe Holanda su mayor prosperidad y riqueza, Inglaterra su preponderancia en los mares, y otros estados la mas pingüe parte de su industria y del mantenimiento de su marina.

Sin hacer mención del número de empleados que tenia la Holanda (1) en casi todos los países para el giro y transporte de la pesca de arenques, merluza, abadejo, salmones; empleaban los holandeses, segun el libro de Comercio de Holanda, en las costas de Inglaterra hasta tres mil embarcaciones; ocupaban 18,000 hombres y despachaban anualmente 300 pipas de aquella pesquería, cuyo importe ascendia a 15 millones de libras, o 80 millones de pesos a razon de 200 florines cada una. Y atendiendo a que todos los expresados objetos y cuanto necesitaban para la referida pesca, se fabricaban allí mismo, y eran frutos del país, se conocerá lo afianzada que quedaban en el la marina

(1) Ensayo sobre el Com. gral. de Europa, por D. Melchor de Andrada, 4.<sup>ta</sup> ed. 1805 tomo II, pag. 138.



y comercio en los senos y eficaz protección de aquel gobierno y en la industria y actividad de sus moradores.

La pesca y la caza son en varias partes del imperio ruso el principal ramo de industria, y en algunas provincias el unico; se valúa la esportacion sola anual de la pesca en millon y medio de rublos.

En francia no es de tan gran consideracion la pesca; los derechos de caza y pesca fueron suprimidos al principio de la revolucion por lo que es libre su uso y quiza sus malos metodos hacen que no sea tan buena ni abundante.

La Inglaterra y los Estados Unidos parecen una inmensa riqueza en la pesca, y la benefician no solo para sus paises y colonias sino en excesiva cantidad y valor para el extranjero.

La Italia saca tambien bastante partido de la pesca, si bien no todo el que segun de su posicion y circunstancias era de esperar.

La matricula requiere ciertas circunstancias de edad, y vecindad propias para ejercer la esclusiva facultad que tienen de las industrias de pesca, navegacion y otras de mar, para dar el servicio de bagels, á que son obligados; mas no al ordinario de armadas; y estan sujetos á la formacion de tercios navales, excepto los de las provincias vascongadas. El fuero de marina exime de sorteos, alojamiento y demas cargas concejiles; pero no de los tributos ni otras contribuciones, ni de las cargas á que concurren las demas clases privilegiadas, salva siempre la intervencion de sus gefes.

El cuerpo militar de tercios navales está formado por toda la gente de mar de las costas de la península, distinguidos por de Poniente, Levante y Norte, segun la posicion de las



tres capitales de departamentos dividido cada tercio en parti-  
dos, y estos en trozos. De modo que reputandose cada tercio  
como un Regimiento de milicias navales, cada partido como  
un batallon y los trozos como companias, cubren facilmente  
el servicio maritimo, ademas de los batallones de la brigada y  
artilleria del cuerpo de marina. El comandante del departa-  
mento que es el jefe superior, y el coronel del tercio, el de pro-  
vincia o partido, y los ayudantes del Sistrito, que lo son de los  
trozos, tienen la obligacion de vigilar si a sus subordinados,  
se les guardan y cumplen exactamente los fueros y privile-  
gios de la matricula y sus exenciones y franquicias, dando cuen-  
ta de cualquier omision al comandante del tercio.

La jurisdiccion de marina comprende a todas las em-  
pleadas de mar, que son los contramaestros, guardianes, car-  
pinteros de ribera, calafates, marineros, maestros, capataces,  
sepuntadores, rastrelladores, viradores, canilleros, tejedores y  
peones de las fabricas de jarcia del Perro y Cartagena y ul-  
timamente toda la demas gente de mar y obreros de todas ge-  
neros matriculados para el servicio de los bagles y arsenales  
de marina; sus mugeres, sus viudas y sus hijos hasta la edad  
de 25 años.

El juzgado pribatibo de marina reside en el Direc-  
tor general, (cuyas funciones se han refundido actualmente en  
el almirantazgo) con el asesor general, y en los Capitanes o  
comandantes generales del departamento, apostaderos y es-  
cuadras, entendiendose solo para las causas que no tengan re-  
lacion con el servicio, pues estas se ventilarian como siem-  
pre en consejo de guerra.

Corresponde a la jurisdiccion de marina tambien el  
conocimiento de las materias de pena ya sea esta hecha en



la mar ya en sus orillas, puertos, rias, anclas, y general-  
mente en todas partes donde bane el agua salada y tenga  
comunicacion con la del mar, siendo de la particular inspec-  
cion del mismo juzgado la practica y observancia de las reglas  
establecidas para gobierno de este ramo en los reglamentos y  
ordenes que se expedieren, asi como la concesion de licencias  
y la imposicion de castigos en que incurran los contraventores,  
las materias de navegacion, prems, arribadas y naufragios;  
el cuidado, fomento y conservacion de los montes de mari-  
na con el juzgado que habia de este ramo y todo lo relativo  
a la seguridad y limpieza de los puertos, valias y inter-  
nas o construccion de muelles. (1)

Iguualmente estuvieron bajo la jurisdiccion de mari-  
na los montes que producen materia de construccion, sitos en las  
confines, sehasas y sitios de cada departamento y en general los si-  
tuados en las inmediaciones de rios navegables y del mar, y  
los de Segura, Alcaraz, Toruel y Albarracin, cuya conser-  
vacion y fomento les estaba encomendada de acuerdo con  
las sociedades economicas. Tenian fuero los guardas, ce-  
ladores, visitadores, y cuantos se empleaban en su referida  
conservacion, estando obligado todo vecino al plantio de  
arboles y a contribuir a conservarlos y renovarlos y lle-  
vándose un libro expreso de todo por los ministros de  
provincia siendo raron a la contaduria de la misma y  
de todo al ministerio de marina.

Segun el articulo 2.<sup>o</sup> de nuestra Constitucion po-  
litica que prescribe unos mismos Codigos en toda la Mo-  
narquia, y que en ellos no se estableceria mas que un  
solo fuero para todos los españoles en los juicios comunes

(1) deberes y atribuciones de los corregidores por las licenciadas Ortiz de Zuñiga  
y Herrera, tomo 1.<sup>o</sup> parte 1.<sup>o</sup> título 1.<sup>o</sup> capitulo 3.<sup>o</sup> y leyes 2.<sup>o</sup> 1.<sup>o</sup> y 11.<sup>o</sup> título 1.<sup>o</sup>  
libro 6.<sup>o</sup> de esos Decretos.

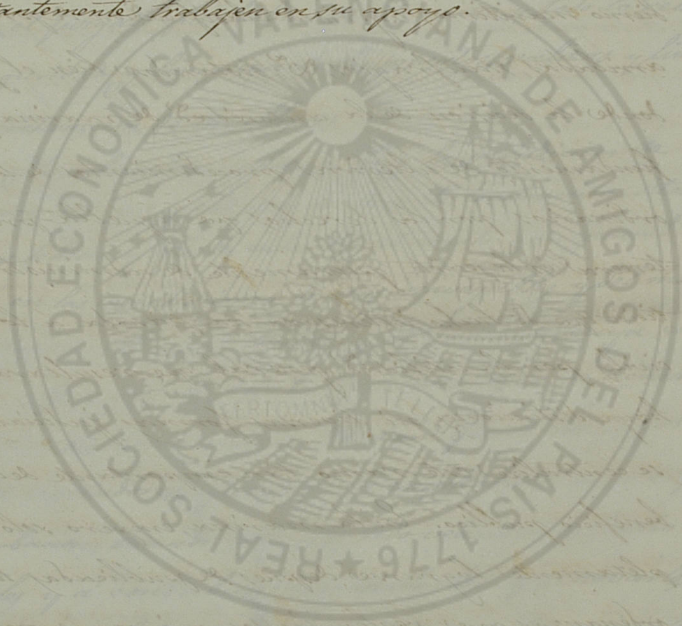


15  
civiles y criminales, habria de cesar el fero de marina y  
pasar a los juzgados civiles. Mas sera necesario el mayor  
cuidado en deslindar sin confusion ni perjuicio, las tres partes  
principales que en el dia forman aquel, a saber, la parte  
militar que es la mas clara y a la que mas hay que tocar  
por haber de quedar radicada en sus respectivos consejos;  
la parte facultativa cuyo conocimiento no deberá separarse  
de las autoridades de marina, pues aunque tenga algo de judi-  
cial, sus atribuciones son propias de la administracion y go-  
bierno maritimo, uq. en la clasificacion de puertos, averias,  
arribadas, naufragios, &c; notandose bien el punto desde  
donde la decision de la autoridad de marina puede ser  
fundamento de ultteriores procedimientos de los juzgados  
ordinarios por los derechos que aquella produzca; y la  
tercera es la parte puramente de administracion de jus-  
ticia que de hecho interesaria en pasando a los tribunales  
civiles, por la utilidad general que resultaria de que no  
haya distinciones, ni diversas formas judiciales, sino que  
se centralice esta rama tan importante del estado para  
beneficio publico. En la marina, empero, solo podria com-  
pletamente lograrse despues de publicadas las respectivas  
ordenanzas que reglaren las dos primeras partes referidas,  
y cuya reforma tiene ya adelantada la comision nom-  
brada al efecto, poniendolas en armonia con los demas  
codigos mercantil, civil y de procedimientos en lo que  
toque a la tercera.

Concluylamos, pues, que la actividad del comer-  
cio e industria, la proteccion a la marineria el fomen-  
to de la navegacion y de la pesca, la facilitacion de ma-  
teriales para la construccion naval, la buena direccion de



esta y finalmente la desaparicion de las trabas que en-  
torpecen las profesiones de mar, serian las que aumenten  
nuestra marina, y el firme cimiento de la armada espa-  
ñola, cuyas mejoras serian mas faciles y duraderas funda-  
das en aquellas. Asi la han engrandecido otras naciones, asi  
la vimos en su auge en el siglo de oro de nuestra marina,  
y ah unicamente podremos poco a poco ir la regeneran-  
do por ser ramos que se envejece y pierde en brebe termino,  
pero que para volver a elevar necesita generaciones que  
constantemente trabajen en su apoyo.





Parte 2.<sup>a</sup>  
Marina Valenciana

S. 7<sup>o</sup>

Valencia, capital de la actual provincia de su nombre y de su antiguo feudo que comprendia ademas las de Castellon de la Plana y Alicante, dista 380 pasos del Mediterraneo, a cuya orilla está la villa nueva del Inzo en que se principió á construir un puerto para el abrigo de las embarcaciones que arriben á su peligrosa playa.

Hay 248 pueblos, de ellos 12 en la Costa del Mariter-  
raneo, repartidos en los diez y ocho partidos judiciales, de  
Alberique, Albaida, Alcora, Carlet, Catarroja, Chelva, Chiva,  
Enguera, Gandia, Liria, Sagunto, Moncada, Murviedra,  
S. Felipe, Viteniente, Sueca, Valencia, y Villar del Obispo.

Colocada la provincia de Valencia en el centro de la costa occidental del Mediterraneo al que dan vista sus poblaciones de Villareal, Puzos, Grao, Lucena, Lullera en la embocadura del Júcar, Denia, puerto bien defendido y al que se sigue al sur de la provincia y capital de Alicante, Sagunto, Guardamar, Llíria, Sagunto, Cabo de Palos, y Cartagenes quedasi como las del norte hoy de Castellón, Cabo de Orpesa, Torre Blanca, Alcala, Benicarlo, plaza fuerte en una pequeña península de difícil acceso, Benicarlo y Pinar de los puertos pequeños pero de algun comercio, completaban la hermosa costa del antiguo Reyno de Valencia.

fara poder calcula la importancia de su ma-  
rina, despues de conocer por la anterior relacion la de



su costa nos conviene fijar un dato oficial de su marinería en época moderna, tranquila y de prosperidad que nos sirva de punto de partida.

El tercio naval del Reyno de Valencia comprendia en 1828 la siguiente fuerza marinera.

|                   |       |                |
|-------------------|-------|----------------|
| Pilotos.          | 36    | } 3400. homos. |
| Contramaestres.   | 4.    |                |
| Practicos.        |       |                |
| Cabos.            |       |                |
| Patrones.         | 242.  |                |
| Veteranos.        | 25.   |                |
| Marineria habil.  | 1305. |                |
| Id. inhabil.      | 1348. |                |
| Maestranza habil. | 155.  |                |
| Id. inhabil.      | 82.   |                |
| Embarcaciones.    | 1270. |                |

El pesquero marítimo del Reyno de Valencia constaba en el año de 1819 de la siguiente.

En Valencia 3 faluas del Grro, de Vinaroz y de Denia con un cabo, un patron, 7, 8, y 4 marineros, respectivamente cada una, importando todas 2475 r<sup>l</sup>. Un falucon en ellicante, otro en Santa Pola, otro en Guardamar, otro en Torrevecija y otro en Benidorm con sus correspondientes cabos, teniente, patron, ministros y 32 marineros, consumiendo 5539 r<sup>l</sup>.

Aunque no sea facil fijar el movimiento de los diferentes puertos del Reyno, y no queriendo hacerlo sino de dato oficial, deduciremos el de los Denias por los mas importantes de la provincia en época reciente.

La entrada y salida de Buques en 1835 fue:

|         | Entradas. |          | Total | Salidas.  |          |        |
|---------|-----------|----------|-------|-----------|----------|--------|
|         | Espanola. | Estranj. |       | Espanola. | Estranj. | Total. |
| Grac    | 1029.     | 45.      | 1104. | 1020.     | 34.      | 1054.  |
| Cullern | 368.      | 3.       | 371.  | 352.      | 2.       | 364.   |



Manteniendo pues de Páshá marinos, en todas sus clases, rinde su manutencion sola la renta anual de trescientos mil duros; sotando de mil á mil y quinientas embarcaciones, no estará de mas el calculo de sostenimiento, fabricacion y composuras de estas, suponiendo que muchas vendrán de fuera, en ciento cincuenta mil duros anuales, su comercio aunque no contando mas que el de exportacion, de cabotage y litoral sumará por termino infimo, atendido el que hacen otras provincias maritimas, á un millon de duros de renta anual; la pesca y sus industrias no bajarán de 200 duros anuales, la importacion y arribadas estrangeras, por costas que sean en esta Costa central, no dejarán de producir anualmente 1000 duros; y ultimamente aunque por dicha centralidad no la es tan aseguible el trafico del contrabando, se seguro ha de producir á los pueblos de su Costa en el estado actual unas seiscientos mil duros, rebajadas perdidas y descabros. Deducimos de todo que la Marina Valenciana con sus producciones, personal, naval y mercantil rinde al pais á que pertenece su antiguo reyno la renta anual de 1.770.000 duros, ó sean 33.440.000 r. v. n. que habiendo de distribuir hay en sus tres nuevas provincias, como la de Valencia sea la mas considerable y pingüe no le bajará de las dos terceras partes, ó sean de 22 millones de r. v. de que rebajadas contribuciones, derechos y gabelas maritimas se puede asegurar queda en liquido á la provincia de 20 millones lo menos anuales de ganancias de su circulacion maritima.

No es de omitir en este lugar el aumento de Renta que á favor de toda la Costa del mediterraneo deja la rapida comunicacion de la linea de Buques de Vapor de Marsella, Barcelona y Cadix en sus respectivamente terminos, el 1.º y 2.º Gaditano, la villa de Madrid, el Páskar, el Mercurio



y los franceses el Roscen, Pericó y Elba, que aungra su mayor comercio sea para Cataluña y Andalucía, en el que promueben en la Costa de Valencia, pasajes, estancias &c. no está de mas creer que han aumentado la renta anual del país en mas de 1000 duros. Congratulemonos de estos adelantos que hace pocos años desconocíamos y que con los vapores de Cadix, 1.<sup>a</sup> Lucar y Sevilla, Coriano, Trajano, Andalucía, Betis y Rapido hacen la riqueza de las costas que nos rodean y que qjala sirban de fomento para llevar á otros mares nuestra Navegacion al vapor tan extendida en otras naciones.

Lo que siempre ha tenido que deplorar el Reyno de Valencia ha sido la falta de un puerto comodo y central de su Comercio al cual fuese facilmente conducido de interior á aquel para su esportacion. Alicante, capital ya de otra provincia suplía antes imperfectamente aquel vacío por hallarse á 10 leguas de Valencia, y con una temera parte mas por tierra á efecto de las rebueltas que sus fragoridades obligan á dar atravesando la de Murcia. Tampoco es el puerto mejor situado para el comercio exterior, y su ventaja para hacer el del centro y mediodia de la Península, no producía á Valencia, por aquellas razones los mejores resultados de que estaban privados los mas principales pueblos interiores de su feracísimo reyno. Alicante, pues, servia mas para la esportacion de productos de sus terrenos secos, y de Orihuela y Murcia y para la importacion de los coloniales.

De aquí es que siempre se pensó en la necesidad de un puerto Valenciano, necesidad tan apremiante que tiene amortecidas las costas mas feraces del Mediterraneo, y que disminuye extraordinariamente la importancia, navegacion y



Comercio del país. Escusado es repetir lo infructuoso  
de los gastos del Puerto de la Capital, la poca constancia q.  
ha habido en seguir su obra, y lo que es peor y causa de  
aquella, la poca esperanza que los hombres científicos se  
prometen de sominar la naturaleza de aquella poligra  
playa. Mas sin dejar a la mano esta empresa que  
por mucho que costase siempre seria poco por los benefi  
cios que reportaria, volvamos nuestra vista a sus demas  
costas y especialmente a las que por la nueva division del  
territorio han quedado propias de la Provincia de Valencia.  
Cullera y la Albufera han sido ya designados para lle  
nar aquel grande objeto, si bien confesamos que aunque  
variarian notablemente el estado maritimo de Valencia  
todavia no lograrian lo que a otras de la costa menos  
importantes no les ha sido negado por la naturaleza ni  
por el arte. Desgraciada ha sido en este punto vital  
Valencia cuando tantos hombres grandes ha producido  
en Ciencias, bellas artes y carreras del Estado.

Cullera, que hoy mal puede llamarse Puerto, es  
susceptible de obras que le harian centro de la navegacion  
y comercio valenciano. Separado de la capital por la Al  
bufera y dos cortas distancias intermedias, podrian ha  
cerse comunicables por pequeños Canales que diesen  
entrada y salida a aquel gran lago convertido en tran  
sito de Navegacion. Desde 1819 en que se concibió este pro  
yecto por las autoridades locales de Valencia, es doloroso no  
haya tenido exito, ni sepamos su estado, pues aunque la  
embocadura del Tucar no permita formar un Puerto  
considerable, pudiera verificarse sin gran coste en aquel  
punto sobre el mismo mar, prestando el preciso abrigo a  
sus naves con algunas cortas obras de comunicacion de la



propinas, prominencias á la costa tan fáciles de ejecutar.

El Lago de la Albufera, un día donado al Príncipe de la Paz, y en épocas anteriores, distraído también de la propiedad del Real Patrimonio á objetos poco laudables, cuyo producto escasamente llegase á un millón de reales anuales, y que un celebre Economista de este siglo proponía se pusiese en venta en mas de 30 millones, para el fomento del Reyno de Valencia y del Estado, recibiría un aumento de valor por los derechos que rindiesen las embarecaciones y el aumento y salida de productos que proporcionaría al interior y que podría completarse formando un fondeadero mas seguro para los Buques, que viniese á constituir un Puerto en la abertura que tiene al mar el lago referido de la Albufera.

Toda se presenta mas asequible para vivificar la Marina valenciana, pero se tropieza con la dificultad de los necesarios capitales que ni el Gobierno puede reportar, ni aunquá los concediere serian tan nominales como los señalados al Puerto del Grao, á puentes y navegación del Júcar y Tago, y á la canalización de otros que en todo se emplean menos en esto. Una gran Compañía por acciones á quienes cediese el Gobierno los terrenos necesarios bajo un canon, y la propiedad del lago y demas por un termino de tiempo señalado en que cobrasen los convenientes derechos y productos y ejerciesen el comercio y cabotaje, seria el medio mas fácil y acertado de que con prontitud y facilidad llegase á obtenerse el engrandecimiento de la provincia que duplicaría lo menos sus rentas, comercio, producción y riqueza, y aumentaría la de la Nación.



La Superioridad marítima del Reyno de Valencia, respecto á Cataluña, Aragón, y Andalucía, consiste principalmente en sus producciones especiales que no pueden presentarse iguales las demás provincias y que son uno de los primeros ramos de su exportación marítima.

El Reyno de Valencia casi el unico que produce el arroz tiene en este una riqueza extraordinaria. La cosecha de arroz se computaba á principios de este siglo en 1.800 Arrobas, y el consumo del país en 63870 á. Se extraían 1114430 á. cuyo valor era 111443000  $\frac{1}{2}$ , y su exportación verificándose regularmente por mar reflujía en favor de la navegación, marina y comercio marítimo una ganancia de 800 millones anuales.

Los productos de la seda, oriundos en su mayor parte de Valencia rindieron en 1803 el valor de 67.668,522  $\frac{1}{2}$ . de que una gran parte era transportada á bordo para las fabricas de Francia, Italia e Inglaterra.

Siendo esta industria de la seda la primera riqueza de la provincia, y debiendo ser la principal de la patria, como la mas productiva, la mas propia para su suelo privilegiado, la que mas reparte sus beneficios, dando sustento al pobre labrador que cultiva los moreras, á su familia que cria las gusanos de seda, y despues á multitud de obreros, llegando hasta los salones del magnate y á los palacios de los Reyes, debería quedar sin ninguna traba, sin derechos de ninguna clase en ninguna parte, ni de consumo, ni de exportación, exenta de todo entorpecimiento. Esta libertad haria que creciendo, se extendiese por toda la Península, y llegase á producir beneficios mayores para la patria, resultados mas prósperos para el Estado que los pocos miles de



suos que se recaudan. No molesta tanto al comerciante ni al honrado trabajador el corto derecho que tienen que pagar, como las incomodidades, dilaciones y pérdida de tiempo que esto produce.

El comercio de sedas se hace principalmente por exportación de Valencia, de Aliría y de Gandia: se encierran las que se recogen en los terminos de estos puntos a las fabricas del Seño, y se exportan en cantidad considerable para el extranjero. Los fabricantes de Valencia tienen que comprar las sedas que comunmente recargadas con el derecho de puertay: las que están en puntos donde este derecho no existe, si las compran fuera de Valencia se ahorran este recargo. Tal diferencia es mucho mas notable y pesa de un modo mas desigual sobre los comerciantes que exportan las sedas al extranjero: para este objeto solo sirven las que se hilan en la Ribera, que hacen los labradores, pues las mejores fabricas de vapor están dentro y en las inmediaciones de Valencia.

Los Comerciantes de Aliría, Gandia &c. las compran sin ningun recargo, las escogen, embalan y pesan comodamente en sus cajas, y sin introducirlos en Valencia las embarcan en el Indio.

Los Comerciantes de Valencia tienen que mandar comprar las sedas en la Ribera, y si para examinarlas, escogerlas, pesarlas y embalarlas en sus cajas, deben pagar los derechos de puertay, sufren un recargo que no les permite competir con sus Riberos de Aliría y Gandia; y no se crea que este recargo es insignificante: sin ser mas por libra, pero ningun comerciante puede pagarlo. Hay caso que exporte 10,000 libras de seda, y el que se las compra no lo haria si en la Ribera se las diesen a tres cuartos y medio mas barata por libra: Por lo que no se intro-



Sucedá otra seda que la que se vende en la lonja, la mayor parte para el consumo de los fabricantes: las puertay no pueden producir mas, y solo se consigue incomodar a los comerciantes, que tienen que salir a hacer en una de las puertay, sitas estranjerasy, las operaciones de embelage, peso y clasificacion, debiendo tener su genero expuesto a vales y deterioros.

Antes del descubrimiento del nuevo mundo se cultivaba el azucar en Andalucia y Valencia. En el siglo 17.<sup>o</sup> se cogian aun en Denia 600 arrobas anuales, 300 en Valldigua, y 60 en la huerta de Valencia (1). De 1722 al 29 labró Granada 554,572 quintales. de ellos sacaba el Erario 10.112,681 r.<sup>1</sup> y 1/2. se fueron subiendo los derechos, desfallació esta industria y ya tarde se recurrió a su enmienda bajaran los.

La cosecha de Albas en el Regno de Valencia, con los de Aragón, Asturias, Castilla, Estremadura, Andalucia, y Vizcaya subió en 1739, a 1732, 2511 fanegas.

El Aceite de Valencia a siete millones de reales. Valencia acuñó metelos durante la guerra de la Independencia, años de 1802, 11, y 12, por valor de 2,088,611 r.<sup>1</sup> 13 mrs.

El Conde de Lerena decía a S.M. en 1731 que evaluaba el comercio anual de Valencia con Castilla en 13 millones; y el de Aragón, especialmente de cereales, con Cataluña y Valencia en 1000 r.<sup>1</sup>

De uno a dos millones de habitantes, sostiene enplexos la industria de la pesca en los mares de España y no creemos afortunado a quien que comparada la extensión de sus costas, el numero de sus habitantes, y aun la naturaleza y abundancia de su pesca en que la gran otros países, es Valencia la que mas gente ocupa en aquella

(1). 7.<sup>o</sup> 1.<sup>o</sup> del Diccionario de Hacienda de D. José Canga Argüelles.



profesion. Computandose en 80 millas la estension de costas de su antiguo Reyno, y en 30 las de su actual provincia, todavia conserbára esta cerca de 28 hombres ocupados en la industria de la pesca de entre 588,769 habitantes, á pesar de ser tan corto el numero de pueblos limitrofes á la Costa en comparacion con los internos. Lo que prueba como en las demas industrias el grado mayor de laboriosidad de los Valencianos á las otras provincias, aun en las que no les son mas favorable que á estas.

Pocos años ha que un exemplo notable confirma la nuestra opinion. Viendo tal la riqueza de Galicia que el pescado cogido en sus costas no ha muchos años sola importar un millon de ducados, han tenido siempre especial cuidado en fomentar esta industria y á diestrar en ella á sus hombres de mar.

La empresa de Bughix y Comp.<sup>a</sup> que llegó á obtener permiso para calar en alguna noche en aquellas costas gallegas á la entrada del rio de Aroua junto á la Laja del Obispo, mandó construir en Valencia el arte y embarcacion necesarias é hizo conducir siete hombres de mar prácticos para ocuparlos en aquella pesca. De Valencia han salido muchos célebres y experimentados marinos, y sabido es por las cronicas que los Cinabros, primeros navegantes de España y quizá del nuevo mundo, buscaban y preferian por compañeras á los Valencianos en sus largas expediciones y conquistas maritimas. Los Valencianos tambien son los principales y en mayor numero que vin á hacer la pesca del atun hasta á la punta africana de la Gola del Corral cerca de Ceuta.

No es lo mas sensible que tanto en el Reyno de Valencia como en toda España carezca esta profesion de la



protección que de justicia reclama, ni que se dicten las medidas de que hemos ya hablado en el §. 6.º de la 1.ª parte, sino que aun las providencias favorables á ella en el sitio anterior, sin haber variado este, ó no se observen ó se les ponga impedimentos y restricciones.

Tales como eran, eran bien apreciables: Exención de gabellas y arbitrios municipales á favor de las pesquerías del regno en los puertos y pueblos interiores: que no exijan con alguna á los pescadores; los Capitanes ni guarnicioneros de castillos de la costa; libertad de los matriculados en la pesquería de peces y coral en las costas, puertos y rios de España; que los empleados en la pesquería puedan venderla libremente á bordo ó en las playas y á precios convencionales, sin que se les obligue á introducirla en los Pueblos, y el prohibido de comercio de la navegación y trafico continuo ó interior de muelles ó puertos y de otras industrias de mar á favor de los matriculados (L. 11. tit. 10 lib. 4.º Nov. Recop.)

Aunque la notable falta de buques mercantes que se experimenta en todos los puertos de España, sea consecuencia de nuestro interior y de otras varias causas, no es de las menores la escasez de medios de los Patrones y dueños para la renovación ó reparacion de sus naufragios, averías, y viages, no bastando los fondos de matriculas.

Los Consulados de Comercio marítimos han debido dar preferencia á arbitrio tan interesante proponiendo medios de llenar aquella falta, y cuando no, interesar á Capitalistas nacionales y extranjeros excitándoles con algunas ventajas, ó finalmente á falta de todo, formando asociaciones mutuas cuyos fondos poco á poco é insensiblemente se fuesen por los interesados los hubiesen un día en caso del conflicto de sus desgracias y ayudada á conservar



siguiere nuestra marina mercantil.

Nuestra causa que aqueja mas á los puertos del oceano que á los del Mediterraneo y que en los de Valencia han mejorado, es la carestia de los flótes que ha solido dar la preferencia á los buques estrangeros, y que proviene de los recargos y gabelas que sufre la industria maritima, y contra cuya remocion no cesaremos de llamar.

Siendo la industria y el comercio el alma de la marina, y no habiendo nada que grave mas la circulacion de aquellos objetos, que las contribuciones, no se estrañaria que no tan solo se pudiese la reforma de los derechos y gabelas maritimas, sino que creemos necesario acompañarle con la reforma del sistema tributario, y mientras se verifica el derecho de puertos que asina á la industria en su propia cuna y la lleva en seble y cadaverica cuando sale al mar en cuyo fondo se sepulta; esos derechos municipales que concedidos en 1828 provisoria y extraordinariamente han venido á aumentar constantemente las contribuciones; en ordinaria y extraordinaria de porja y idonijos que tan mal se convina con nuestra equidad; es millon para el puerto que perdemos sin fruto por aumentarse á aquellos ingresos, y no aplicarse á un objeto que cumplido contribuiria á la riqueza maritima, atrayendo ó al menos no ahuyentando como ahora á las naves que temen sus los peligros, el de la naturaleza de su paricion que no podemos remediar, y el de la falta del arte que no queremos, estrandonos los millones que anualmente aumentamos; y en esa multiplicacion y embrollo de contribucion con que se ha logrado que no tocando al reyno de Valencia sino siete y pico millones de equivalente aumentasen sus agregados á 18 millones anuales y que al separarse la provincia de Valencia



de las otras dos, con las que formaba el tiempo, luego quedado gravada con seis y pico millones que es casi el primitivo equivalente que pagaban todas como negocio.

Si bien el principal comercio de Valencia es con el interior que consume la mayor parte de sus producciones, y del cual no nos toca añadir aquí á lo referido, sino al del marítimo, este viene ya en el transporte á las demas costas y provincias litorales del Reyno, ya en la exportacion al extranjero de sus frutos. Como es natural supiera esta respecto á los reinos de Francia, Londres, y Peninsulas Italiana y oriental y al Africa especialmente Marruecos, Argel, Túnez, Tripoli y Egipto.

Alicante, por la escasez de sus aguas, ha visto emigrar muchas familias para establecerse en la vecina costa, y las comunicaciones son ya tan frecuentes, que han movido al gobierno á quitar las antiguas cuarentenas que tanto perjudicaban. Dera exceptuando este puerto, el de Torre Vieja y el de Denia, apenas hay relaciones comerciales con nuestra costa. Sin embargo nosotros podríamos enviar vinos, aguardientes, aceites, legumbres, frutas, arroz, hiecos, y ellos en cambio ganados, caballerías, pieles, cordovanes y otros generos.

Hay ademas que hacer esta observacion, que los buques franceses tienen pocos objetos que tomar de retorno en sus expediciones á Argel, y podrian cargar con ventaja los que deseen esta y la de Andalucía con mucha facilidad podríamos llevarles. Lanas de la sierra de Segura, y de toda Andalucía, vinos, aceites &c. y en cambio efectos franceses podrian dar nueva vida á un mucho triflio. Las trigas, los ganados, todo podria sernos de utilidad con un bien entendido sistema de aranceles; por que los pueblos no son ricos por lo que cogen, sino por lo que comercian. La Mancha con una gran cosecha de trigo se muere de hambre, mien



tras que Gibraltar, que ni una aranzada de tierra culti-  
ba, nunca padece escasez.

Prescindiendo de las causas ya insinuadas que  
no dejan al reyno de Valencia superior en su navegacion  
y comercio maritimo á otras provincias tambien mari-  
timas, entre cuyas costas estan las suyas, las hay mayores  
que aunque afecten á todas se hacen sentir mas en la de  
Valencia por sus circunstancias especiales, tales son las aman-  
ales en muchos de los artículos que tocan á este pais y que no  
guardan proporcion con su produccion, transportes y re-  
laciones. Otra causa hallariamos en la fabricacion y  
aun composuras de las embarcaciones fuera de la Provin-  
cia cuando no de la Nacion, y cuyo mal podria la misma  
ir remediando en parte, aunque mas bien provenga  
de la naturaleza y posicion de su costa y puertos.

No es de omitir aqui la alabanza que merece  
nuestra legislacion protectora de la construccion naval  
que era digna de mayor observancia ya que no se ha  
ya mejorado ni acomodado á las circunstancias y adelantos  
del dix.

Varias leyes del Lib. 2. tit. 8 de la Nov. Rec. establecen  
la concesion de premios y el modo de abonarlos á los fa-  
bricantes de navios segun su porte, siendo de construccion  
Española; prohibicion de afletar mas extranjeras ha-  
biéndolas de naturales; preferencia de los Buques naciona-  
les en el comercio de cabotaje; libertad de derechos de intro-  
duccion á la pólvra, breva y alquitran extranjero en embarca-  
ciones españolas para auxiliar su construccion y reparar,  
exencion de los derechos de alcabalas y cientos de todas las  
ventas de embarcaciones nacionales y extranjeras hechas  
en puerto del reyno á favor de sus naturales.



Los fijos antes de jarvia y cordeleria y los de betunes gozaban fueros de marina y exencion de quinientos y portos para el servicio de milicias (ley 1.<sup>a</sup> tit. 1.<sup>o</sup> lib. 6.<sup>o</sup> de la c.<sup>ta</sup> de Navar.) y franquicia para surtimiento de las embarcaciones en sus ventas por mayor y menor y en su extraccion, y del lino, cáñamo y alquitran introducido para su uso (ley 8.<sup>a</sup> tit. 25.<sup>o</sup> lib. 8.<sup>o</sup> Novis.)

Valencia se hallaria tambien en mas favorable posicion de aprovechar el comercio de Levante y Africa que otras provincias, si de comun acuerdo removiere el Gobierno los inconvenientes por que siempre se ha llamado tanto para proteger su comercio.

Nuestra condicion para el comercio de Levante, cuyo fomento reflejaria en el de la Marina y nos proporcionaria ventajas en el Egipto y mar negro, debe igualarse a los tratados con que se benefician otras potencias francas del Mediterraneo, especialmente la Francia, consiguiendo el transito por el Egipto utilísimo a España que no tiene que pasar el estrecho, cosa que la Inglaterra recibe y que la Francia pacta para si en tiempo de su revolucion. Mas para esto no bastarian los mutuos tratados de las naciones, sino que haria falta ampliar nuestras consulados, que solo hay en el dia en Argel, Oran, Tunes, Tanger y Alejandria, a las demas poblaciones importantes del Africa y del oriente, si quiera las litorales, y encargar tanto a estos como a los actuales que anualmente remitiesen a nuestro Tribunal y juntas de comercio relaciones del estado del comercio y producciones de su territorio y las que convendria llevarles del nuestro, cuyas tasas se publicasen y procurase fomentar su trafico.

El recuerdo de nuestra legislacion protectora que no debimos abandonar tan facilmente, puede suminis-



bramos ejemplos para algunas mejoras mercanti-  
les aplicables a la posicion actual.

Conuencidos de que la amplitud de la navegacion  
y el respeto a la bandera nacional son los cimientos de la  
marina mercante que sostiene la militar, han sido dados va-  
rios decretos en su favor. Don Jaime I. en 1227 prohibió las ex-  
portaciones de Barcelona en naves extranjeras, haciéndolas  
nacionales, para varios viages. Don Alonso el Sabio, 5.º de  
Aragon, estableció por un edicto de 1481 que el comercio de es-  
portacion de sus seminios se hiciera solo en naves nacionales.  
Don Enrique 3.º de Castilla concedió privilegio a los mercan-  
tes de la misma para que las mercaderias nacionales que se  
exportaran se cargasen solo en naves del Reino. Los Reyes  
catolicos por carta de 1488 redactada en 1498 concedieron cier-  
to abastecimiento a las armadas de naves de gran porte. Y  
por su pragmática de Boos, establecieron que ningún natural  
pudiese cargar mercaderias ni mantenerlas en naves  
extranjeras, ni en las pudiesen cargar en ellas, habiéndolas  
de los naturales. Por estos principios prescritos por los Reyes  
catolicos que son los mismos que resplandecen en la famosa  
acta de navegacion de Inglaterra, que desde la nulidad ma-  
ritima del reinado de Carlos 1.º ha levantado el edificio co-  
loral del poderio britanico, fue tan notable el acrecenta-  
miento de nuestra navegacion que rebriaba por decirlo así,  
en Castilla el espíritu emprendedor de la gente de mar en ter-  
minos de que cuando cayó en inobservancia y falta de pro-  
teccion la preferencia de bandera, llamaron por su cumpli-  
miento las Cortes de Valladolid en 1523 y 24 en sus peticiones  
32. 1.ª y 12.ª; las de Toledo en 1525 en la 22.ª; las de Madrid de 1531  
en las 55 y 56; las de Valladolid de 1542, 45 y 48 en las peticiones  
16.ª, 19.ª, 23 y 28; las de Madrid de 1552 y 53 en la 100 y 111; y en



las de Toledo de 1579, 1580, 1583, y 1570, en las 52 al 94. (1)

El sistema de matrículas y leyes de navegación, pesca y cabotaje, bases de toda marina, es digno de reformarse, para que no perjudique al desarrollo de la marina mercante. Para salir un buque desde Cadix a América por la carrera de Indias necesitaba según los antiguos reglamentos que aun cuando han sido modificados todavía no han quedado muy beneficiosos, sufrir las perquisas de la comandancia de Pilotos, la de arsenal, la de capitán del puerto, la visita de sanidad, la pesquisa inquiritorial por la que se pagaban 150 r<sup>os</sup>, y finalmente tenía el capitán del buque que tomar un diploma sellado de la real Hacienda, bajo el pago de mil y tantas, el cual debía entregar al llegar a su destino.

Han contribuido a la decadencia de nuestra marina no solo la falta de recursos, las pérdidas navales, las influencias exteriores, sino los vicios de su organización, en su propia ordenanza y reglamentos de mar está el germen de su ruina, pues no habiéndose sido suficientes aquellos expedientes para destruirla e impedir su regeneración, si hubiese estado cimentada sobre bases sólidas. El sistema marítimo, el espíritu de las leyes que rigen en la marina militar como en la mercante, y los vicios y abusos que se han introducido, son causa de que en vez de proteger aquellos los intereses marítimos los arruinen. Sea decidida la protección de estos, que ellos crearán la marina mercante, la cual echará los cimientos de la militar, hija de aquella.

El sistema legislativo de esta pende de su organización, orden y disciplina, buena dirección de su personal y material, matrículas y servicios, licenciamientos, retiro, penas contra las transgresiones legales y en una palabra el mayor com-

(1) Tratado de la real armada de 1833.



pleto sistema de esta institucion. Nada se le debe despreziarse en la marina, todos influyen en su exito; la obediencia y el mando necesitan ser mas ilustrados y maduros que en cualquier otro ramo, sin ser menos energicos. Aunque muy pecan de abundancia que de laconismo las leyes de la armada, como casi todas las demas, tampoco han llegado a formar un código uniforme y compacto que pusiera en armonia todas sus partes. Las ordenanzas de arsenales en 1775; las navales de 1748 y 1795 la ordenanza de Corps de 12 de octubre de 1796, la de las matriculas de mar de 1802 y la moderna de portrechos con otras leyes particulares, han reglado aquel sistema en los terminos que le conocemos.

La ordenanza de las matriculas de mar de 12 de Agosto de 1802 dejó en entera libertad de inscribirse en ellas, exigiendo, empero, á cuantos se ocuparen de pesca, navegacion, u otra industria de mar o ejercicio de marinero desde la edad de 18 á 45 años. Los matriculados podrian ser lo en la maestranza desde los 25 años de edad y quedarian obligados á servir en los arsenales y bagelos cuando fuesen llamados, observando en su alternatiba de servicio un metodo semejante al prescrito para la gente de mar, pero no podrian pescar ni navegar sin sujetarse al servicio de campaña en calidad de marineros. Por escala de exacta alternatiba se hará el llamamiento de los matriculados á quienes correspondiese pasar al servicio, fijándolo al publico con relacion de los convocados y comunicando ordenes á los directores de los gremios, pro-hombres y cabos para que contribuyan á la presentacion de los comprendidos. Se exceptuarian de la convocatoria al padre que tubiere á su hijo unico en campaña aquel año o vice versa; o al hijo soltero de viuda que tubiese ya otro en campaña



y la sostubiese y en general al que con su ausencia espusiere su honra o hacienda sin tener medios para permutar, pues teniendo los, se le admitirá esta con conocimiento de causa. Por campaña de mar se entiende el servicio de un año entero a bordo de los buques de la armada o en los depositos de las arsenales para las faenas marineras y proveer los reemplazos en los armamentos. Para los de la clase de grumetes en tiempo de paz serán preferidos los voluntarios matriculados o no matriculados y no bastando se completarán con gente de leva honrada; y en el de guerra proveerá dicha clase de grumetes el gobierno por los medios de que se valga para reemplazar los cuerpos de infanteria del ejército.

Los matriculados y semas que gozan del fuero de marina están libres de todo sorteo y alojamientos y de las semas cargas concegiles como bagages, depositos, tutelas, mayor. Somas y oficios publicos, mas no lo están de los alojamientos en casos urgentes y de los ultimos de aquellas cargas que fueren vecinales y a que contribuyan los otros privilegiados y siempre con intervencion de sus jefes militares. La gente de mar de las provincias vascongadas tiene su gobierno particular excepcional de alistamientos de matriculados, y de la formacion, regimen y servicio de los tercios navales pendiendo de su jurisdiccion ordinaria privilegiada, pero sujetos a la comun defensa del Estado. Sus profesiones e industrias de mar se ejercen libremente dentro de su territorio y costas, pero para salir fuera a ejercerlas necesitan la matricula y semas circunstanciales. De sus diputaciones pende fijar la cuenta y razon, numero, existencia y paradero de la marineria y completar la fuerza pedida para los buques, comunicandola todo al comandante militar de la provincia. En la villa y jurisdiccion de astorverial y



pertenecia por privilegio al Procurador general  
y alcalde del gremio de mar todo lo perteneciente al go-  
bierno de sus individuos.

Otro mal grave es la indefension de las costas va-  
lencianas que aunque en tiempos de paz no se seje sentir  
sino por los desembarcos de contrabandos, destruye su in-  
dustria y produccion casi totalmente en tiempo de guerra.

Quejandose la España maritima, publicacion del año  
1832, del desamparo en que se tenia a las playas del Me-  
diterraneo tan importantes en la pasada guerra civil pa-  
ra el desembarco y auxilio de efectos a la flacion y espe-  
cialmente a las del reino de Valencia que solo eran vigila-  
das por cuatro faluchos, proponia en su cuaderno 2.<sup>o</sup> tom. 1.<sup>o</sup>,  
pag.<sup>o</sup> 300, que se estableciesen divisiones de fuerzas utiles  
en Barcelona, los Alfaques y Valencia que mantuviesen  
una cadena constante de cruceros desde el cabo de Creus  
hasta el de S.<sup>o</sup> Antonio cuando menos, enlazados <sup>re-</sup>mutuam.  
lo mas posible proximas a la costa, y protegidos por bu-  
ques de mayor porte en numero conveniente para no  
dejar un momento descurrido el espacio que se les mar-  
que. Por ahora, añadia, con los cuatro faluchos exis-  
tentes en Valencia, los del resguardo maritimo actual,  
y otros seis pailebotas que se aumentasen bastarian pa-  
ra asegurar aquellas costas, mucho mas si se podia pro-  
porcionar el estacionar en aquellas aguas algun Na-  
vio de vapor.

Y como en el mismo articulo establezca que se  
este mismo mal se han resentido aquellas costas en to-  
das las guerras, desde las incursiones y sorpresas de las ga-  
leras berberiscas sin que al menos se haya tomado la  
medida que ahora exponia, propia para todas aquellas



circunstancias, conviene consignarla como providencia  
preventiva para tales casos de que todavía no sabemos  
si estaremos para siempre libres.

Lamentable es que los Ingleses nuestros aliados en  
la guerra de la independencia destruyesen la defensa de las  
costas del Mediterraneo que tanto entonces como en todas las  
guerras desde las de las moras, en que tuvieron origen, y no me-  
nos en tiempo de paz para la vigilancia y defensa contra el  
contrabando, tan importantes eran á nuestras playas.

Aun quedan algunos de aquellos castillejos, contruidos en  
los puntos elevados de la costa desde donde servian de  
vigias para su defensa, y aunque fruto de muchos  
años y gastos, podria no olvidarse irlos reconstru-  
yendo como tan necesarios para la defensa de estas costas.

### §. 9.º

Habiamos querido ser mas lato respecto á la Ma-  
rina Valenciana, si obedeciendo el precepto del programa  
nosos hubieramos referido á la general de España lo  
que hubiese aumentado esta unica parte, descartandola  
de las marinas aragonesa, catalana y castellana cuando  
á ellas estaba unida, ó lo que á ella sola y aisladamente com-  
pitase. Mas aquella justa razon, unida á la de que es  
facil á los amantes de este pais descartar aquellas parti-  
culares materias para comprender las glorias de las hijas  
del cid con independencia de las de otros heros ó provin-  
cias, nos hace esperar la aprobacion de nuestro metodo  
y que obtengamos la indulgencia de la sociedad econo-  
mica para creer que si tal vez no hemos realizado su  
pensamiento no habiamos al menos omitido para al-  
canzarle los medios cortos, pero patrióticos que están al  
alcance de nuestras escasas facultades. Efectivamente



a no haber hecho aquella division habriamos reserba-  
do las principales doctrinas del Comercio y Navegacion  
de España (§ 4.<sup>o</sup>) para aplicarlas a la posicion de ambos  
en el Mar de Valencia; no hubieramos dejado de apli-  
car las medidas que le son muy propias para el fo-  
mento de ambos (§ 5.<sup>o</sup>); repetiriamos al hablar de su pes-  
ca e industria maritima cuanto en el 6.<sup>o</sup> sentabamos  
para toda la de España cuyas costas vienen a ser identicas;  
y en una palabra hubieramos hecho caminez a la de Valen-  
cia la historia, a losantos y esta de la marina nacional  
asi que Valenciano deberá ignorar que las mismas Grie-  
gos engrandecieron el puerto de Denia; que la marina de  
su pais engras las de los Romanos; que sus costas sostuvie-  
ron la mas encarnizada lucha maritima contra los  
iberos de que aun son testigos los castillos arruinados  
de sus playas; que reunidas las Valenciana, Arago-  
nesa y Catalana hicieron en los siglos cincuenta y seis  
expediciones, y varias a las Conquistas del nuevo mundo;  
que la gente de marina es de las mas aptas de la Re-  
pública para llevar sus pesquerias hasta los confines  
de esta y aun al extranjero; que su pais ha trabaja-  
do siempre y ofrecido mejores medios de cultura;  
que el Historiador de Valencia Viejana asegura que el  
estado de la marina de Valencia en tiempo de la liber-  
tad de la pesca y navegacion era superior al de las de  
mas provincias maritimas; que su posicion, agricultu-  
ra y cabotaje ofrecen mas medios de conducir mader-  
as de construccion que algunas otras; y en fin otras  
muchas noticias que se desprenden de nuestras rela-  
ciones en la primera parte de este trabajo?



Altimamente *si* los límites de una memoria no nos lo impidiesen, y la extensión que además se pide sobre la marina nacional no nos hubiera detenido acerca de ella en muchas particularidades pertenecientes á la Valenciana, no sería tan difícil ampliar esta en todos sus pormenores, ya entresacando de dicha historia de Valencia, por Viciana, ya lo tocante á la mercantil de las ordenanzas de las armadas navales de la Corona de Aragón, aprobadas por el Rey D. Pedro el 1.<sup>o</sup> año de 1354, acompañadas de varias órdenes y reglamentos sobre el apresto, alistamiento y armamentos navales y de particulares, sobre las facultades del almirante y otros puntos relativos á la navegación mercantil en tiempo de guerra, copiadas por D. Antonio de Expinani, por orden de S. M. del archid. del maestro racional de Cataluña y del real y general de la Corona de Aragón, y vertidas literal y fielmente por el mismo del idioma latín y lemosino al castellano, con inserción de los respectivos textos originales de cada instrumento, en tomo en 4.<sup>ta</sup> marguilla impreso en 1784.

Estas ordenanzas que versan sobre las obligaciones del jefe y de los subalternos, sobre la disciplina, subordinación y conducta en el combate y en la navegación, son un apreciable documento muy digno y aun necesario, cuya posesión debe mirar la España como una nueva gloria por ser un monumento de la sabia legislación de nuestros antepasados. Es últimamente entresacando también materiales de las observaciones sobre la historia natural, geografía, agricultura, población y frutos del Reyno de Valencia, por don Antonio José Cabanilles, dos tomos en folio, edición de 1798, adornados de lo mapas particulares y uno general de todo el Reyno, y 12 estampas que representan las principales poblaciones y algunas de sus preciosidades, todas primorosamente grabadas. Estos dos tomos, resultado en parte de los viajes



verificados de orden del Gobierno en los años de 1791. 1792.  
y 1793, son muy recomendables, por la exactitud con que  
está descrito en ellos el Reino de Valencia, y por las muchas y  
muy atinadas observaciones que hace el autor, no solo acerca  
de la botanica, que era el principal objeto de sus viajes, sino  
tambien de la agricultura y de todo genero de industria. Los  
montes y la calidad de las tierras; los rios y su curso; las can-  
teras y las especies de ellas; con otras muchas cosas, llamaron  
la atención del viajero, y fueron objeto de sus sabias inves-  
tigaciones. No se hallará una descripción tan completa de  
ninguna otra provincia de España, y sería utilísimo que  
todas estuviesen examinadas y descritas con igual diligen-  
cia y acierto.

Otros escritores posteriores han adelantado algo,  
sino en noticias, al menos en método á aquellos escritores,  
de los cuales haria falta compendiar la mas propia  
á este pais, trabajo que podria fomentar la Sociedad  
Economica. Y por esas razones no nos hacemos cargo  
de ellos, y aun de alguno cuyo título y autor nos es vedado  
citar en esta Memoria como no mereciese publi-  
cidad, ó casualmente se descubriese su estilo ó doctrinas  
citadas.

Con mayores inconvenientes y confusion hubiera  
mos quiza tropezado al mezclarlo todo, por que muchas cosas  
útiles se nos hubieran olvidado, mas de las que lo habria sido, y  
los límites y objeto de esta Memoria permiten, aun de aquellas  
que sin pertenecer esclusivamente á la marina de Valencia  
~~reservar~~ al fin en gloria de ella como provincia Españ-  
la que ha sido y no puede dejar de ser. Lejos de esto la segun-  
da division nos ha facilitado centinos al pullo, plazas y pe-  
cunidades de Valencia misma, dando cuantas noticias hemos  
podido recordar de las que algunas nos parca servirán  
para llegar con otras mas acertadas de mejores ingenios



al intento que ha a cargo indicia esta Sociedad en su programa).

Hal es nuestra conviccion de necesidad ampliar la instruccion maritima a los pueblos que ademas de la escuela de Nautica para los marcanes de la Villanueva del Guao que ha establecido esta Sociedad para la carrera de pilotos, Senecama, que abriere otras de maniobras, construccion y legislacion marinera y aia que ampliare los conocimientos nauticos a la primera educacion.

Y que abriere concurso a primera linea para los Autores de Un manual de construccion apropiado a las necesidades y clases de embarcaciones a que mejor puedan destinarse los puertos Valencianos, en que ademas de aficion y aptitud hay mejores proporciones que en otras provincias, al otro sobre la pesca, sus clases, medios mas favorable de verificarse, y de fomentar su venta, circulacion e importacion al interior; y otro de los principios de navegacion, marina, e industrias maritimas, con que se aficione no solo a la juventud sino aun a la niñez de los Colegios a aquellos profesores, de que presenta un ejemplo laudable el nuevo Colegio de la Gula de S.<sup>a</sup> Fernando.

### S. 10.

La Sociedad Economica despues de pedir en su programa los medios de fomentar la marina, concluye preguntando si convendria la modificacion de algunas leyes u ordenanzas, para exponerlo al Gobierno. Con la lectura de ambas partes de esta Memoria nos creciamos, relevados de contestacion categorica. De ella resulta que por desgracia no bastaria la modificacion de algunas leyes u ordenanzas, ni seria facil proponerla concinada con lo que existe; si nuestra marina ha de volver a ser lo que antiguamente, es necesario un nuevo sistema, unas ordenanzas mas favorables, una destruccion casi completa de

(\*) Seamos licito rendir aqui nuestro homenaje a esta Corporacion patriota por esta y demas mejoras maritimas que ha promovido entre ellas, el favor que en esto levanito en la desembocadura del Guao tan util a la navegacion y pueblo, de la Costa.



todos los tratados marítimos, que restringen y aniqui-  
lan nuestro comercio, nuestra navegación y nuestra mari-  
na. ¿Qué haríamos con proponer la modificación de  
legislación sobre pesca? ¿qué con la de construcción naval?  
¿qué con la de matrículas de mar? ¿qué con las de navega-  
ción? ¿qué con las de aranceles? ¿qué con las de tributos  
derechos y gabelas marítimas? ¿qué con las que son restric-  
tivas de las industrias de mar? ¿qué en fin con ~~la~~ de las or-  
denanzas y otros puntos de nuestra legislación maríti-  
ma y sus anexidades? Pues todas necesitan no solo modi-  
ficación sino reforma y algunas completa, cada una ofre-  
cería materia para un programa tan difícil o mas  
de resolver que el presente; y poco se ganaría con la me-  
jora de una sola sino contribuirían las de las otras que de-  
jarían manca á aquella.

Si la navegación ha de ser libre; si lo ha de ser la  
profesión de la pesca; si son convenientes las matrículas;  
si es preferible nuestra antigua y propia construcción de  
cascos ó la importada de los extranjeros; si las orde-  
nanzas marítimas deben comprender tal y ó cuales  
materias; si deben establecerse premios en la navegaci-  
on á proporcion del grandor, clase y toneladas de em-  
barcaciones su cargamento ó expedición; si la legisla-  
ción fuere de la marina mercante debe pender  
de la de guerra; si los Capitanes, pilotos, patronos &c.  
han de tener tal ó cual instrucción ó dejarse su capa-  
cidad al interés de los navieros, y otros muchísimas  
que forman el sistema naval, son cuestiones que deben  
discutirse para uniformar la legislación marítima.

Mas no se crea por esto que desconfiamos de la po-  
sibilidad de realizarlo. Así como había de ser así, cuando  
dejamos expuesto que España dió un día la norma de la



instruccion y gobierno de la marina; su Consulado de mar,  
primer Código marítimo, y tribunal á que dió nombre Cri-  
gado para Cataluña, Valencia y Aragón, se tradujo y adoptó  
casi sin variacion por las principales naciones de Europa, mas  
naturales fueron en la edad media los mejores navegantes  
y conquistadores; y últimamente á ellos se deben interesantes  
invenciones y descubrimientos que han apresurado los adelan-  
tos modernos? Pues la legislación que los conducia, la sa-  
biduría que los guiaba, algun vestigio deben haber dejado  
digno de utilizarse.

Las Expediciones Españolas en el siglo 16 servian de  
modelo á todas las naciones que las imitaban y aun tomaban  
parte en ellas.

En el siglo 16 que regia en España el Acta de Nave-  
gacion habia 39 buques; en 1805 que se habia abandonado  
se redujeron á 18. Inglaterra que la publicó 400 años despu-  
es y que aun la conserva ha aumentado sus toneladas de Co-  
mercio, mas de 300,000 ademas de las que parecia, cuyo total pa-  
sará de millon y medio. Felipe 2.<sup>o</sup> á fines del siglo 16 levanta-  
la formidable Escuadra llamada invencible, compuesta de  
los 130 buques mas grandes, de cuantos Europa habia  
conocido hasta entonces.

En el reinado de Carlos 5.<sup>o</sup> quien en 1548 habia espe-  
sido el celebre Decreto de la libertad del Comercio de las Ame-  
ricas, se vieron salir de nuestros puertos 110 buques Españó-  
les con cargamento y destino á aquellas, cuyo numero no  
habia salido igual desde 1529 en que el Emperador estancó  
dicho Comercio en la aduana de Sevilla imponiendo á la  
extraccion un 20 p/po.

Aun á fines del siglo pasado dominaban los ma-  
res de Africa y sosteniamos en <sup>respecto</sup> los de nuestras  
Américas. Que se han hecho las elementas cosas entonces



decrecía y se fendía, cuando no dominase los mares,  
nuestra marina? Se han ido debilitando, contrarian-  
do y aun destruyendo por los medios que muy al  
principio aconsejaron conjurar á Felipe 5.<sup>o</sup> dos privados  
 suyos en 1725, y á Fernando 6.<sup>o</sup> el inmortal Marqués  
 de la Ensenada en 1763 que hemos extractado en el §. 4.<sup>o</sup>  
 de la primera parte.

Y no está todo el mal en los errores de nuestra  
legislacion marítima, que aun así no hubiera sido tan  
perjudicial, si guardase sistema y conexión en sus partes,  
sino en la falta de este, en la mezcla y confusion de re-  
formas con antiguos preceptos, en la inobservancia de  
muchos, en la obscuridad de otros, y en la general falta  
de inteligencia de lo mandado que solo llega á los cons-  
tituidos en la autoridad de exigir su cumplimiento.

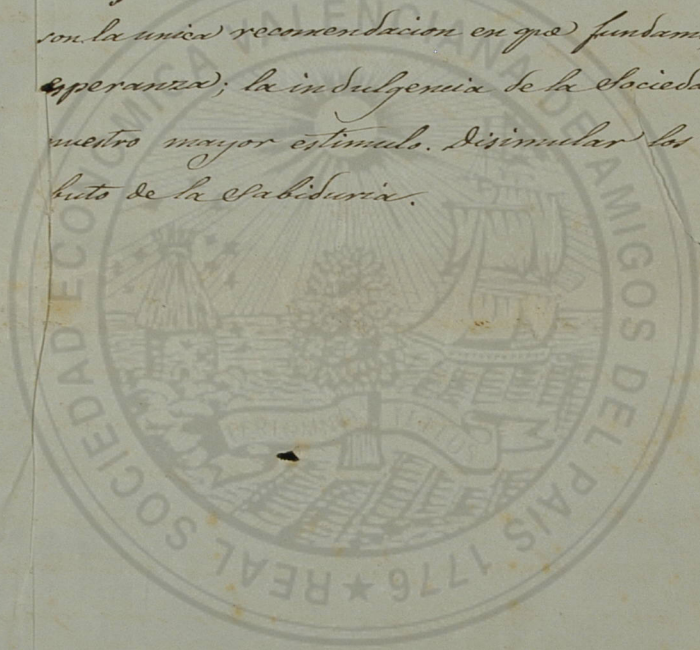
No es, pues, tan difícil, y mucho menos impo-  
sible la reforma de la legislacion marítima de Espa-  
ña. En la marina no nos faltan hombres instrui-  
dos que si son de buena estimulación, protegidos y pre-  
miados por el gobierno, la intenten y con perseveran-  
cia la sigan hasta su fin, maxime cuando en mu-  
chas cosas no tendrían que inventar, sino copiar de  
nuestras mas felices épocas. Conduciéndonos, pues, todos  
á que esto se verifique y se hallará el mas realiza-  
ble medio de reformar el estado de nuestra Marina.

¿Mas cuales serán las bases de mas pronta y  
realizable ejecucion? concluye preguntando esta Sociedad.  
Como consecuencia precisa de cada materia que  
hemos ido tratando, hemos propuesto aquellas  
medidas que juzgábamos cardinales establecer,



véanse pues en los S.S. pertenecientes á la marina ge-  
neral; á la navegacion, al comercio, canalizacion, pes-  
ca y matriculas, en la 1.<sup>a</sup> parte; y en la 2.<sup>a</sup> al estado de  
la Valenciana, sus costas, comercio, tributos e industria.

No nos jactaremos de haber acertado, ni de  
ser esclusiva nuestra opinion en las materias controver-  
tidas que tanto necesitan dilucidarse, y que tan poco es-  
tímulo se ofrece para ello. ¡Soor á las Sociedades que  
así lo promueben! Nuestro patriotismo y buenos deseos  
son la unica recomendacion en que fundamos nuestra  
esperanza; la indulgencia de la Sociedad Valenciana  
nuestro mayor estímulo. Disimular los errores es atri-  
buto de la Sabiduria.





La Comision de Comercio ha examinado detenidamente la Memoria sobre la Marina mercantil de España y esencialmente de la del Reyno de Valencia que ostanto al título de Boza de Aperito oprimido en el pargama. Ha ha presentado un al. Tema "De Europa e Jardín la Huelga de España el Reyno de Valencia, y de esta la florida Vega de su Capital".

No es fácil hacer brevemente el analisis de un manuscrito de 26 folios, no obstante la Comision procurará hacerlo para que la Sociedad en su Conferencia pueda formar un juicio apropiado al menos de esta producción.

En los dos parrafos 1.<sup>o</sup> que contienen la introducción se remonta <sup>en primer</sup> al origen probable de la marina, y en datos sacados de historias <sup>antiguas</sup> como Plinio y otros hace una recata de los adelantos que los fenicios egipcios Cartagineses Griegos y Romanos hicieron, hasta que inventada después la vela y la brújula, abandonaron los remos, y separandose de las costas se emprendieron navegaciones largas.

La Comision advierte que en los dos epocas tan distantes entre sí, se confunden en el escrito en cuestión, <sup>la</sup> descripción del estado y progreso de la marina antigua muraron al parecer la separación <sup>de la</sup> que forman época muy distinta en el arte de Navegar.

Parte 1.<sup>o</sup> que trata de la Marina Española en general.

El parrafo 1.<sup>o</sup> tiene 14 paginas <sup>en que</sup> se propone el autor describir la historia de nuestra marina, y tratando de la que para la defensa de las costas permitieron los Romanos elogio el valor y pericia de <sup>los</sup> Andaluces, quienes debieron sus conocimientos nauticos a los pescadores Cartagineses, Griegos y Romanos, retrocede de nuevo a los años 1100 antes de J. C. mencionando de las flotas que se dice mando Salomon a la Osetia, para descubrir de él, que siendo ricas y abundantes nuestras costas en pesca, seria conocido ya a sus habitantes el modo de surcar las.

Habla de la antigua galea conocida por los galeas, dice que en 1210 los Andaluces y en 1346 los catalanes se lanzaron ya a descubrir los países ultramarinos por conocer la aguja nautica; los adelantos que se hicieron con las cartas planas y la ballastilla, cita el descubrimiento de los fenarios por los Fenicios, y elogia a muchos de los hombres que más se han distinguido por



su valor intrépido, y sostenidos con cimientos en tan difícil como arriugada carrera

Después de citar los viajes y descubrimientos del continente americano, para a <sup>indicación</sup> hacer ~~una~~ <sup>una</sup> ~~resumen~~ <sup>resumen</sup> de las principales obras que en su sentir se han publicado desde 1813. hasta 1831. haciendo una relación de su objeto y sus estensos y con cluye el parrafo tercero con la descripción del modo con que en el dia se halla distribuida la administración del ramo.

Dedicado el parrafo cuarto al estado de la Navegación y Comercio de España y hecha la descripción geográfica de nuestras costas en las 386. leguas que se puen desde el pirineo hasta las bocas del Guadiana y las 296. desde el Tíber hasta la frontera de Portugal, se lamenta de la absoluta nulidad de nuestra navegación interior, porque a más de las ventajas que esta reportaría, en la corta parte que estuvieron habiendo y corrientes algunos rios y canales (no dicen en que época) se sostenian en ellos 380.000. marineros, y acto continuo propone los medios que en su sentir pudieran adoptarse para el fomento y desarrollo de este importante medio de comunicaciones.

Para demostrar las causas de la decadencia de la Marina y Comercio en España cita unos parrafos de cierta representación elevada al Sr. D. Felipe 5.º en 28. de Julio de 1792. por dos privados suyos, que existe manuscrita en la biblioteca nacional de Madrid, y transcribe tambien parte de una memoria presentada a S. M. en 1786. por ~~el~~ Ministro al Sr. Marqués de la Ensenada, documentos importantes en que se indican los medios que debieran adoptarse en sus respectivas épocas para remediar el mal de que se conducen.

El objeto del parrafo 5.º el fomento de la Marina, y para ello dice debe considerarse en sus tres facetas de Personal industrial y material.

Para el aumento del 1.º basta segun <sup>expresar</sup> la protección a los que se dedican a la Marinería, y citando al Sr. Tenedor Riera dice que en 1866, se contaban muchos buques en Pinaros, que Pinaros, vecinos de Malaga sirvian a las 5.º con 4. galeras, que de las costas de Pircaya hian a Pinaros a la Sava, los de Asturias y Galicia sirvian los mares de Europa, 1800. Carabela de Andalucía y 400. de



Mallorca hacian igual trafico, cuyo total era de 3000 bu-  
gas y 30.000 marineros. mientras que en 1851. segun un  
estado clasificado que presenta se hallaba reducida a  
la marina española a solo 932. bugas. etc. etc. y M.  
inutil. lo que la Comision entiende. Veran solo bugas  
de Cuba aunque en el autor no lo expresa.

Respecto a la parte industrial se queja de las trabas  
que sufre, solicita la mayor libertad posible en toda cla-  
se de industria, y particularmente en la pesca, y para-  
do después sin indicacion alguna al material, propo-  
ne algun medio para fomentar los buques: las ven-  
tajas de nuestros antiguos navios de la Galletería preferi-  
bles por su robustez a los de construccion inglesa, dice que  
en las vertientes de los pinos existen al menos 16. mil  
codos de madera útil, y que anualmente se podrian cortar  
4600. codos para segunda y tercera ligadura.

Que en los montes de Habana habia en 1800. ~~11.000.688~~  
pies de solo roble y encina y M. millones de otras  
especies cuyos 22. millones de arbole. a solo dos codos son  
44. millones de codos, y estos a duro igual numero de  
millones de duros; que facilmente podrian dar con den-  
sidad <sup>agregados</sup> al mar cantabrico por el rio Duero. Habla de la  
abundancia de maderas preciosas preferibles a la del estran-  
jero, indica los medios de que se podria hacer uso  
para fomentar nuestra riqueza en los cañamones y  
ferrerías y comparan <sup>mayor</sup> el coste por toneladas de buques constru-  
dos en España que en el estrang. y modo con que podrian im-  
pedirse la introduccion de estos ultimos.

Vuelto nuevamente a hablar de los buques y citando  
de nuevo los del condado de Seibla y de Trati, dice que en la  
Isla de Cuba existen dos inmensos pinos de que han  
sacado excelentes fuerzas y arboladura.

Para que la construccion sea economica reclama la  
libertad o modificacion al menos <sup>de derechos</sup> de la arboladura de  
brea algun tanto que se introduce aun con este objeto, el  
recargo sin la prohibicion del abanderamiento de buques  
construidos en el extranjero y se queja del abuso que los  
provincias espentas hacen de sus fueros para introducir  
objetos que perjudican al raito de la nacion, proponiendo  
se conceda títulos de Nobleza y de Capital de mar y



fuera con el sueldo y rango de tal y a los armadores de buques de 36. o 40. cañones, concediendo la bandera española al extranjero que naturalizándose, se estableciere con buque propio en que la mitad de la tripulación sea española. \*

Propósito a las matriculas se limiten a describir como se  
conviene esta, detalla prolija mente los gefes, oficiales  
y empleados que la gobiernan y la dirigen, analizando depu-  
sado sea clara y terminante la designacion de atribuciones de fuero y el  
goce de este.

Parte 2.<sup>a</sup> de la Marina Palenciana

Parrafos 7.º su estado y productos

Después de la descripción ~~esta~~ <sup>esta</sup> ~~distinta~~ <sup>distinta</sup> ~~que~~ <sup>que</sup> ~~grafica~~ <sup>gráfica</sup> de la costa del Reyno de Valencia, enumeraré la fuerza del ~~tercio~~ <sup>tercio</sup> Naval, que se componia del 1829 de 2400 hombres y 1070 embarcaciones, puertos los buques entrados y salidos en Valencia y Cullera el año 1831, y supone que el coste y reparaciones de los buques ~~anualmente~~ <sup>anualmente</sup>, serian unos veinte y cinco mil duros y un millon de duros <sup>añuales</sup>, y en dimiento anual de esta industria, no bajando de lo mil duros ~~anuales~~ <sup>anuales</sup> los productos de la pesca, y 200. mil duros el segundo producto del Contrabando deduciendo de todo que la Marina Valenciana produce al pais anualmente 1.470.000. duros, que distribuidos en las tres provincias, imponiendo 1/3 a la de Valencia, no baja de 23. millones de reales su producto anual.

Aprobada esta sesion para lamentarse de la falta de un puerto, considera infructuosa la que en el del Grand se gasta y juzga preferible un fondeadero construido en donde desagué al mar el Atlixero, canalizando esta hasta la Capital.

Tratando de la superioridad de los productos de este país dice,  
que a principios de este siglo se consumían 1.800 <sup>q</sup>@ arroz, del  
que se consumían 652.5 <sup>q</sup>@, y se exportaban 1.147.4 <sup>q</sup>@, cuyo valor era  
de 34.422.900. rephuyendo en favor de la <sup>comercio</sup> navegación de 8. a 10 por  
ciento de ganancia.

Los productos de la seda en 1803, fueron 67,666,599, y una gran parte, fue transportada a Francia, Italia e Inglaterra, se extiende sobre los paños y otros de las draperías de puestas en esta primera materia; y para el tratar de otros productos agrícolas que existieron y existen para deducir su importancia y valor, con cálculos en que se hallan confundidos los rendimientos de estas provincias.



Para formar el censo de población dedicado a la pesca lo  
hace por comparación del número de habitantes de la costa  
su extensión y a la naturaleza y abundancia del pescado,  
deduciendo de ella que cerca de 2000 hombres se dedicaran a  
esta industria en la Prov.<sup>a</sup> de Val.<sup>a</sup> y juzga que no bastando  
los fondos de matrículas para el ~~morro~~ naufragios y ave-  
rias, los Consulesados de Comercio debieran proponer medios  
que supliesen esta falta.

Pide de nuevo a proponer la disminución de los derechos  
de puertos particularmente los Municipales, y pide dis-  
minuir el recargo en los derechos de entrada y en el equi valiente  
~~de~~ que se paga para el puerto, ya que en el no se emplea.

Se conduele de la emigración que a la costa de Africa se  
hace desde el establecimiento de la colonia francesa, y hace una  
receta de los objetos que podrian dar alguna actividad a la  
Comercio con Argel.

Cita algunas leyes de la marina recopilacion en que se  
establecen premios, exenciones y medidas para favorecer nues-  
tra marina, refiriendo despues varias peticiones hechas  
en nuestras antiguas cortes desde los años 1525. al 1576.

<sup>Censurando</sup> ~~viendo~~ el sistema de matrículas que en otra parte elogia,  
pide su reforma y mayor extension en esta empadrona-  
miento.

El parrafo 3.<sup>o</sup> titulado en el indice aplicaciones, y mas  
bien un epilogo de los anteriores, con copia de datos y citas  
de autores que han descrito la riqueza y productos del  
Reyno de Valencia.

El parrafo 4.<sup>o</sup> y ultimo dice el indice dar de leyes y  
ordenanzas, pero apenas se cita alg.<sup>a</sup> si bien en terminos  
generales se dice que las que existen necesitan no solo mo-  
dificación sino reforma completa, y des pues de dar nue-  
vas noticias estadística y repetir alg.<sup>a</sup> de las ya citadas, con-  
cluye diciendo, que en cumplimiento de lo propuesto en el  
programa ha buscado en los parrafos pertenecientes  
a la marina, <sup>mar</sup> ~~general~~ y a la Valenciana indicar la medi-  
da que juzgaba ~~cardinal~~ <sup>cardinal</sup> se debian establecer.

Hecho este extracto del modo mas conciso que la estruc-  
tura de la memoria permite, juzga la Comision que si  
bien es digno de elogio el impropio trabajo que el autor ha



ha tenido para recoger noticias estadísticas importantísimas, que tienen mente respecto al estado de nuestros bagues y sus productos, observaciones curiosas sobre construcción, datos científicos de las ciencias aplicables al ramo, obras y autores que las han tratado, y finalmente resumen de leyes, ordenes y documentos que protegen ó debieran proteger la marina mercante origen de la de guerra, no ha llenado los deseos de la corporacion, cuyo objeto es conocer el mal y proponer el remedio; pues aunque el primero se demuestra, son muy vagas y generales las medidas que se indican para lo segundo, y algunas no adaptadas de modo alguno.

La Comision no puede pasar en silencio algun error, hizo tal vez de muy buenos deseos, pero que establece <sup>prebendos</sup> falsos, tal es considerar que de 34. millones y seis que da á los productos de la cosecha de la arroz, suponer dejen un beneficio al Com.<sup>o</sup> y marina de 8. á 10. millones, lo cual equivale á mas de 26. p<sup>o</sup> cuando es conocido que entre flotas, gastos y beneficios se contentaria la marina <sup>y comercio</sup> con utilizar 10. p<sup>o</sup> ~~por lo~~ á que muy rara vez llega la mas ventajosa operacion en este artículo; y si los demás calculos han de productos agronomos y mercantiles como los de la peca adolecen de igual exageracion, resultaria por lo tanto lo establecido en la memoria de inexactos datos.

Aunque la Comision se oponga á que se conceda al autor de la memoria el premio q<sup>ue</sup> aspiró, la conceptual digna de elogio; y si posible fuera sin faltar al secreto conocer la persona que la ha redactado, propendria de la diestra una carta de aprecio, porque como se dijo al principio, encierra muy útiles noticias y aun ideas de las que condiserente con dinacion pudieran sacarse ventajas: Tal es el dictamen que se somete á la deliberacion de la Sociedad, para que con la Superioridad de sus luces se sirva á resolver lo que estime por mas acertado. *Fin de la*