GAZETA DE MADRID

DEL MARTES 21 DE AGOSTO DE 1810.

TURQUIA.

Moldavia 30 de mayo.

Extracto de una carta del campo ruso en Silistria del 12 de junio.

„ Nuestras tropas continúan sus operaciones con toda felicidad. Varna ha pedido capitulaciones, y el gran visir ha pedido tambien un armisticio por dos dias; pero no se le ha admitido su propuesta."

VALAQUIA.

Buchàrest 7 de junio.

Las desgraciadas provincias de la Moldavia y de la Valaquia son de tres años y medio á esta parte el teatro de la guerra, y han sufrido ademas de todas las calamidades inseparables de esta situacion la de la mas cruel incertidumbre sobre su suerte futura. Por último acaba de mudarse la escena repentinamente. El conde Nicolas Kamenski, comandante en gefe del exército ruso, ha principiado la campaña, y sus tropas se han apoderado de todas las plazas y puestos que cubrian la Bulgaria y la Romelia. Varna, que es la plaza mas importante por su situacion, está sitiada. La toma de Silistria ha acreditado en gran manera al teniente general conde de Langeron, encargado del sitio de esta plaza. Este general hizo marchar por caminos diferentes seis colunas, que llegaron delante de Silistria el 23 de mayo á medio dia. Los turcos se defendieron en las viñas y huertas de las inmediaciones; pero despues de una resistencia de siete horas fueron rechazados, y tuvieron que retirarse dentro de la ciudad. La noche siguiente los rusos formaron seis reductos á 300 toesas de las fortificaciones, de los quales se concluyeron cinco, y el otro no pudo acabarse hasta por la mañana del dia siguiente, á causa de la vigorosa defensa que hizo el enemigo en una salida. En la misma noche el conde Langeron hizo pasar á toda vela y remo la mitad de la esquadrilla baxo el fuego de las baterías de la ciudad. El 24 mandó levantar en la isla del Danubio delante de Silistria siete baterías de morteros y de obuses. El 25 se tiraron contra la plaza 5300 bombas y balas de cañon, y se abrió una trinchera á 200 toesas de la plaza. En el mismo dia se adelantaron y colocaron á 160 toesas del cuerpo de la plaza tres baterías de á 30 piezas de cañon. El 26 se hizo un foso de 360 pasos, á pesar de un fuego mui vivo y con mui poca pérdida. El 27 se puso á 110 toesas de la muralla una batería de piezas de á 24 para hacer cesar el fuego del enemigo. En los dias 28, 29 y 30 tenia el conde de Langeron colocadas en batería 78 piezas de artilleria, y recogidas 1 [illegible] bombas y balas de cañon para dispararlas contra la ciudad. Los turcos, cuyas salidas son el principal recurso y medio de defenderse, no se atrevian á salir, porque eran contenidos por los reductos que el conde Langeron habia tenido la prevision de hacer levantar en la primera noche; y viendo que los rusos iban el 31 á baxar al foso y á colocarse alli, y que no tardarian en dar el asalto, que debia verificarse el 2 de junio, pidieron capitulacion.

El mayor general Sabonnow atacó el dia 31 y tomó á Razgrad, y han sido muertos ó hechos prisioneros 1500 turcos, tres baxaes, y el príncipe griego Kalimachi, nombrado por los turcos hospodar de Moldavia.

CIUDADES ANSEATICAS.

Hamburgo 13 de julio.

Ayer llegaron aqui las últimas tropas de la division Morand, que deben guarnecer esta ciudad.

IMPERIO FRANCES.

Amsterdan 18 de julio.

Se acaba de saber por cartas de Groninga una accion magnánima de un militar frances. Un muchacho de unos 10 años se estaba bañando el martes último, entre seis y siete de la tarde, en uno de los fosos fuera de la ciudad, y habiendo caido repentinamente en un agujero por donde no habia podido pasar á nado, se le vió poco despues sobre el agua, pero se volvió á hundir de nuevo. Este muchacho desgraciado, no hallando ninguno de los espectadores que estaban sobre el puente medios de socorrerle, hubiera perecido infaliblemente si un volteador frances, llamado Walter, del regimiento 16.° de linea de la division del general Molitor, no hubiese acudido á socorrerle. Este esforzado militar se arroja precipitadamente al agua sin desnudarse, y saca á tierra al muchacho medio ahogado, le entrega á uno de los espectadores, y sin hacer caso de las aclamaciones de la muchedumbre, ni querer ir á casa del burgo-maestre para recibir su recompensa, prosiguió su camino diciendo: *no he hecho mas que cumplir con mi deber.*

Paris 25 de julio.

SS. MM. II. han ido esta mañana á ver la biblioteca imperial, y por la noche han honrado con su presencia el teatro frances.

Se ha vuelto á renovar la prohibicion de tocar las campanas quando haya tempestad.

El brick de S. M. el *Adonis*, mandado por Mr. Lebas, teniente de navío, ha apresado y conducido el 11 del corriente á Génova un corsario Siciliano, que salió de Palermo el 20 de junio con 22 hombres de tripulacion. Este corsario escoltaba dos presas, de las que se separó para huir, con lo que los buques apresados se refugiaron en el golfo de Rapallo.

El 14 entraron en Dunquerque tres bricks ingleses cargados de carbon de tierra, que fueron apresados por el corsario la *Josefina*, de Boloña.

Las últimas noticias de Nápoles anuncian que

S. M. el Rei de las Dos-Sicilias se hallaba el 6 de este mes en el campo real de Pialo con una parte de su guardia. Pialo está á quatro millas de Scilla sobre una colina, desde donde se descubre la costa de Sicilia. Una bateria situada en la punta de Pozzo incomoda notablemente á los ingleses.

ESPAÑA.

Madrid 20 de agosto.

S. M. ha expedido el decreto siguiente:

Extracto de las minutas de la secretaría de Estado.

En nuestro palacio de Madrid á 18 de mayo de 1810.

Don Josef Napoleon por la gracia de Dios y por la constitucion del estado, REI de las Españas y de las Indias.

Vista la consulta de la comision de liquidacion de la deuda del estado; lo expuesto por nuestro ministro de Hacienda, y oido á nuestro consejo de Estado,

Hemos decretado y decretamos lo siguiente:

	Rs. Mrs.
ARTICULO I. „Se declaran acreedores del estado á D. Mariano Bernardo, ex-vicario general de capuchinos por la suma de	120000
D. Fermin Llamas, ex-agustino calzado.	44000
D. Cárlos Nogales, ex agustino recoleto	44000
D. Josef Lopez, ex-basilio	44000
D. Francisco Teixera, ex-basilio	44000
D. Ramon Queralt, ex basilio	44000
D. Juan Alboniga, ex-capuchino	44000
D. Jacinto Monteagudo, ex-clérigo menor	44000
D. Vicente Rafael Palomeque, ex-mercenario calzado	44000
D. Pedro Almazan, ex trinitario calzado	44000
D. Juan Miguel Solaz, ex carmelita calzado	44000
D. Benito Saño, ex-carmelita calzado.	44000
D. Martin de Mihura, ex-agustino recoleto	22000
	626000

Que á una suma hacen 626000 reales vellon.

ART. II. Se entregarán á estos interesados las cédulas hipotecarias correspondientes, solamente admisibles en pago de bienes nacionales, con arreglo á nuestro decreto de 14 de octubre del año pasado.

ART. III. Nuestro ministro de Hacienda queda encargado de la execucion del presente decreto. = Firmado = YO EL REI. = Por S. M. el ministro secretario de Estado. = Firmado = Mariano Luis de Urquijo."

AVISO.

El REI se ha servido resolver que se permita el transito al público por el puente de S. Fernando, en el camino de Castilla, para entrar y salir en esta villa por la puerta de Hierro del Pardo, condenando la puerta de la Portillera de Castilla en donde ha estado hasta ahora el portazgo.

CIENCIAS. — NAVEGACION.

Derrotero de las islas Antillas, de las costas de Tierra-firme, y de las del seno Mexicano, formado en la direccion de trabajos hidrograficos para inteligencia y uso de las cartas que ha publicado, impreso de órden superior en Madrid en la imprenta real año de 1810: un tomo en 4.° de 455 páginas, que se vende al precio de 18 rs. vn. en papel, 20 en rústica y 24 en pasta en el despacho de la misma imprenta, calle de las Carretas.

Quando en el mes de marzo último dimos una idea general de las memorias que entonces dió á luz la direccion de Hidrografia, y de los trabajos en que se ocupaba, anunciamos como próximo á publicarse este Derrotero, cuyo objeto es facilitar al navegante la inteligencia y uso de las cartas que ya disfruta de los mares de las Antillas y de las costas de Tierra-firme y seno Mexicano: trabajo prolixo, pero indispensable, para suplir con la doctrina experimental lo que no puede expresar la delicadeza del buril, ni la exâctitud y elegancia del dibuxo. Y aunque parezca limitada á los puramente facultativos la utilidad de las obras prácticas de esta clase, no puede dexar su estudio de ser en gran manera provechoso á los sabios, que dedicados á exâminar los hechos y observaciones de ciertos fenómenos que ofrece la naturaleza, hallan medios seguros de rectificar los sistemas ya establecidos y las teóricas mejor admitidas, para deducir por aquellos efectos las causas generales ó particulares que los producen, y facilitar de este modo su profundo estudio, y acelerar los progresos del entendimiento humano en las ciencias físicas y naturales.

Asi es que la direccion hidrográfica ha reunido en esta obra quantas observaciones y noticias la han comunicado varios navegantes españoles, y quantas existian en las academias de pilotos y en otros archivos, ó se hallan esparcidas en algunos Derroteros impresos y manuscritos: sin lisonjearse no obstante de dar una obra perfecta y acabada, porque no todos los elementos que la componen merecen igual confianza y satisfaccion. Contémplala, sí, como un ensayo capaz de grandes mejoras, y excita por consiguiente el zelo y aplicacion de los pilotos, para que con sus observaciones y sucesivas noticias vaya perfeccionándose un Derrotero mas completo, dirigido principalmente á su utilidad y conveniencia particular.

Las nociones preliminares sobre los vientos y corrientes que sirven de fundamento á la obra son deducidas de las observaciones de los mejores prácticos y navegantes, y de las explicaciones de los teóricos mas juiciosos y acreditados. „Se ha observado (dice) que hai en nuestro globo un viento que puede mirarse como primitivo, y que dimana de la accion del sol y del movimiento diurno de la tierra, el qual se dirige del E. al O., y reina siempre en una zona comprehendida entre los 30° de latitud septentrional y 30° de latitud meridional á corta diferencia, y se le da el nombre de viento general, porque se encuentra siempre en los grandes mares."

No se detiene el autor en la explicacion teórica de estos fenómenos, como lo hicieron Hallei, Dampieres, d'Alembert, Bufon y otros sabios, limi-

tándose á dar una idea de lo que se observa y experimenta.

„Nótase (añade) que en la region de los vientos generales no se sufren tempestades ó borrascas: estos vientos soplan siempre con constante regularidad, y son poco mas frescos ó fuertes de dia que de noche: en la parte septentrional declinan algo al N., y en la meridional al S., y del choque de ambos vientos resulta en el equador el viento E. fixo, pero calmoso. Asi puede decirse que en la zona comprehendida entre los 30° N. y 30° S. reina el viento general del E. con mas ó menos inclinacion á uno ú otro hemisferio, segun el aumento ó descenso de la declinacion del sol, y que en las otras latitudes del globo se experimentan vientos variables, aunque con mas frecuencia del O., siendo mas seguros y constantes quanto mayor es la latitud: observándose que en el hemisferio meridional los vientos generales no suben de los 28°, empezando alli los variables, y en el septentrional no se encuentran estos hasta los 30°." Estas reglas generales tienen algunas modificaciones segun el movimiento y estacion del sol, y segun la direccion de las costas ó de sus montañas y promontorios. Por esta causa se observa en las costas de Marruecos, de Guinea y de Angola que los vientos del O., contrariados por los generales del E., producen calmas y turbonadas, que obligan al navegante á huir de estos parages para no retardar su derrota; y en las costas de América y Asia se notan otras irregularidades, que aunque dependientes de causas locales, debe conocerlas el piloto con la extension con que se explican en esta obra, para evitarlas ó aprovecharse de ellas, segun su situacion y el lugar adonde se dirige.

Contrayendo estas observaciones á los parages de que trata este Derrotero, se advierte que el viento general del E. que reina entre trópicos, se experimenta tambien en las costas de la Guayana y en las del mar de las Antillas y seno Mexicano; pero con las variaciones de un período *diario* que es constante y regular, y de otro que puede llamarse *anuo*. El primero le causa el viento de la mar, que sopla mientras dura la fuerza del sol sobre el horizonte, y el terral, que le substituye durante la noche y principio de la mañana: y el segundo, producido por la proximidad ó lejanía del sol en su curso anual, origina las dos estaciones lluviosa y seca que se conocen entre trópicos: de cuyos efectos, como precisos al conocimiento del navegante, se trata largamente especificando las modificaciones que causa la situacion de las islas y la configuracion de las costas. A cuyo propósito se exponen sumariamente las observaciones que hizo en el puerto de Veracruz su hábil capitan D. Bernardo de Orta, y presentó al virei de México en una disertacion que por la utilidad que de su doctrina podia resultar á los navegantes, mandó publicar aquel superior gefe en el suplemento de la gazeta de aquella capital de 29 de diciembre de 1795. Estas observaciones prácticas, combinadas con las que ofrecen las alteraciones del barómetro, y aplicadas al uso de la gente de mar, son mas dignas de aprecio contraidas á unos mares tan frecuentados, donde la violencia de los nortes y huracanes exigen ciertas precauciones útiles con que evitar los riesgos y naufragios, que serian consecuencia forzosa de aquella ignorancia ó falta de prevision.

El conocimiento de las corrientes es tambien mui necesario al que navega; pero el medio de calcularlas y de conocer su influxo suele ser tan inexâcto y falible como lo es el punto de estima, por cuya comparacion con el de recalada ó de observaciones se deduce é infiere. Por lo comun se observa que las embarcaciones que navegan con vientos generales se adelantan á la estima tanto mas, quanto es mayor la distancia que han navegado; lo qual procede del movimiento que da á las aguas la continuacion de soplar siempre el viento por una misma parte. El autor mira esta como la causa única que mejor explica el efecto de las corrientes que se experimentan en los mares y costas orientales de la América y sus islas de que trata este Derrotero. Sin embargo, nosotros creemos que aun quando aquel movimiento fuese producido exclusivamente por los vientos generales en los golfos, no podria ser la causa única de las corrientes en mares tan llenos de islas, canales, baxos y desigualdades en sus fondos; siendo una verdad constante que en la direccion y fuerza de las corrientes no solo influye la violencia del viento, sino tambien el fluxo y refluxo de las mareas, y la desigualdad del fondo del mar, entre cuyas colinas y montañas opuestas corren las aguas con el impulso que reciben de los demas agentes. Asi se observa en la costa de la Guayana, donde el influxo de las mareas en las corrientes se percibe hasta 12 leguas de distancia ó 9 brazas de fondo, desde cuyo límite ó veril hácia la mar no hai mas que la corriente general, y hácia tierra la de la marea, que en la creciente tira á la costa, y en la vaciante para afuera. De la combinacion de estas causas, y de la mayor ó menor fuerza con que cada una influye, resultan las excepciones ó irregularidades, asi en la fuerza como en la direccion y extension de las corrientes en las costas orientales de nuestra América, en cuyo por menor se detiene el autor quanto conviene para ilustrar al navegante, ofreciéndole en tablas mui prolixas y metódicas las observaciones practicadas en aquellos parages por los oficiales de nuestra marina D. Cosme Churruca, D. Dionisio Galiano, D. Tomas Ugarte, D. Josef Ezquerra, D. Francisco Alcedo y D. Juan Henrique de la Rigada; deduciendo de ellas las advertencias oportunas para facilitar la navegacion desde Europa á esta parte de la América, y su regreso, y expresando las maniobras con que deben aprovecharse hasta las irregularidades de aquellos fenómenos para hacer los viages con mayor presteza y seguridad.

Es una observacion constante de los viageros y naturalistas que asi como en los parages en que defienden la costa peñascos tajados, el mar tiene mucha profundidad, y suele ser imposible anclar en ellos; por el contrario, quando la tierra forma pendiente hácia el mar, por mas que despues se vaya elevando hácia lo interior del pais el fondo es bueno alli, y por consiguiente el anclage. Asi se observa en la Guayana, cuyo pais, situado entre los grandes rios Orinoco y el de las Amazonas, tiene un terreno mui llano, y tan baxo que puede mirarse como el desagüe de la mayor parte de los rios de la América meridional: de cuya situacion resulta naturalmente ser las costas mui baxas, y sondables todas á mucha distancia; y por consiguiente que aunque su reconocimiento ocular sea mui dificil, pues en dias claros apenas se descubre sino á cinco leguas de distancia, la proporcion de la sonda es una guia bastante segura para cerciorarse de su proximidad: conocimiento mui necesario en estos parages, porque el desagüe de tanto rio canda-

loso arrastra arenas, fango y materias vegetales que forman grandes bancos, cuya situacion suele variar de continuo, y es por tanto mayor la vigilancia y el cuidado para evitar los riesgos que ofrecen al navegante, particularmente á la entrada de los puertos, los quales no son sino las abras de los mismos rios con barras mas ó menos navegables, que exigen un conocimiento práctico mui frecuente y repetido. He aqui de donde deriva el autor naturalmente las advertencias para el piloto que aporte á estas playas, en las quales, habiendo pocos puntos bien situados geográficamente, se expresan en el Derrotero los que merecen mayor satisfaccion, para que con el conocimiento seguro de la latitud sea mas cierta la recalada á ellas sin sotaventarse con atraso de la derrota.

Iguales ó semejantes observaciones y advertencias se hacen despues de describir prolixamente el golfo de Paria é isla de Trinidad, las Antillas menores de barlovento y sotavento, las grandes Antillas, que comprehenden á Puerto-Rico, Sto. Domingo y Cuba, los baxos del canal de Bahama, y la costa de Cartagena, Cumaná, Caracas, Venezuela, Veracruz y la Florida; notando aquellas particularidades que pueden ser mas útiles al navegante. En el tramo de costa, por exemplo, que media entre el golfo de Paria y Cartagena, se advierte en el Derrotero que no hai mas que los vientos generales de la brisa, pues se desconocen alli los huracanes y nortes duros del seno Mexicano; y si alguna vez recalan es con la misma suavidad y bonanza que la brisa ordinaria, pudiéndose mirar esta costa, especialmente hasta el cabo de la Vela, como un continuado puerto respecto á su clima y serenidad. Aunque mas escasa de pormenores, por falta de noticias fidedignas, la descripcion de la costa desde Cartagena á Portovelo, se dice quanto conviene para dirigirse á este último puerto, el único de estos parages á que se navega desde Europa, pues aun el comercio que antiguamente se hacia en él se ha reducido á mui poco desde que la navegacion por el cabo de Hornos abrió comunicaciones mas directas con los reinos de Chile y del Perú. Tratando del fondeadero de la ensenada de Gracias á Dios, segun las noticias que dió D. Gonzalo Vallejo en 1788 y D. Josef del Rio en 1793, concluye el autor con la noticia siguiente del informe de este oficial: „Debo hacer presente (dice) que el fondeadero de la ensenada de Gracias á Dios se va perdiendo, pues el corte de comunicacion que hicieron los ingleses del gran rio de Segovia por la lengüeta de tierra que forma la ensenada para introducir en ella las maderas que conducian por dicho rio, se ha ensanchado tanto, que de estrecho canal que era, se ha convertido en un brazo del mismo rio, y arrastra tanta tierra y árboles, que ha disminuido el fondo de la ensenada en términos, que desde el año de 1787 se hallan tres pies menos en las inmediaciones de Cayo S. Pio, y es mui probable que dentro de pocos años quede cegado el fondo; y debiéndose quedar los buques mas afuera, no consigan el abrigo que hai ahora, y que es de tanta utilidad para los que navegan en esta costa en tiempo de los nortes." Para el reconocimiento de la costa y proximidad de Veracruz señala el Derrotero un volcan que reventó por marzo de 1793 en el picacho mas alto de las sierras de San Martin, distantes 27 leguas de aquella ciudad; y como sus erupciones continúan, viéndose de noche el fuego, y de dia la coluna de humo, es por lo mismo un excelente punto de valiza para rectificar su posicion el que recala sobre estas costas. Tambien es mui interesante la descripcion del Misisipi, cuyo rio, despues de mas de 700 leguas de curso, se divide antes de entrar en el mar en quatro brazos, formados por unas tierras pantanosas y anegadizas, con diversas direcciones. El paso mas frecuentado es el del E., donde residen prácticos que conducen las embarcaciones dentro del rio. Las mareas son poco perceptibles en estos pasos, en los quales hai valizas por cuyas enfilaciones y el conocimiento de la sonda se asegura el tránsito de la barra, y luego se continúa el viage hasta Nueva Orleans por las orillas del mismo rio, que son navegables para toda clase de baxeles.

Estas indicaciones, que pudiéramos extender mucho mas, bastan para formar idea de la utilidad de este Derrotero, no solo con respecto á los navegantes y pilotos, sino tambien á los que aplicados al estudio de la física ó de la historia natural desean reunir buenos materiales y atinadas observaciones para rectificar los sistemas de algunos sabios, ó las teóricas que sirven de elementos en la enseñanza de estas ciencias. Seria por tanto de desear que para amenizar y aun hacer mas general la utilidad de tales obras prácticas, se tratasen en ellas con mayor detencion ciertos puntos importantes ya sobre los vientos, corrientes y mareas, ya sobre la meteorologia y el magnetismo, especialmente por lo tocante á la variacion de la aguja, ya finalmente sobre lo que el mar gana y se introduce en las tierras en unos parages, y lo que pierde y abandona en otros, para cuyo conocimiento seria mui curiosa é instructiva la comparacion con las observaciones de los anteriores viageros y navegantes, porque de ella resultarian hechos mas comprobados y concluyentes que los que ofrece un raciocinio ó cálculo fundado por lo comun sobre supuestos poco exâctos y seguros, y muchas veces arbitrarios. La experencia es el principal y primer agente de todos nuestros conocimientos físicos; y la verdadera teórica solo puede nacer del analisis y combinacion de un gran número de observaciones hechas con precision y prolixidad. Tal es el camino seguro que puede conducirnos á conocer las leyes con que obra la naturaleza aun en aquellos fenómenos que frecuentemente excitan nuestra admiracion; y no será poca la gloria que resulte á los marinos y viageros aplicados, si al mismo tiempo que dirigen á sus compañeros con presteza y seguridad en sus viages y derrotas, logran dar aprecio y recomendacion con sus observaciones y noticias á esta filosofia experimental, que siendo el orígen de las ciencias naturales, les ha dado en pocos años mayor impulso y acrecentamiento que tuvieron en muchos siglos con las especulaciones abstractas y sutilezas metafísicas de nuestras corrompidas escuelas. = M. F. de N.

TEATROS.

En el del Príncipe, á las ocho de la noche, se representará por la compañía española la comedia en un acto titulada los Rechazos, y la opereta del Criado fingido.

En el de la Cruz, á las seis de la tarde, se executará la comedia heroica en tres actos titulada Acmet el magnánimo, y se concluirá con un fin de fiesta.

EN LA IMPRENTA REAL.