

# EL ECO DE CARTAGENA.

## PUNTOS DE SUSCRICION.

Cartagena: Liberato Montells y Garcá, Mayor 24, Madrid y Provincias, corresponsales de la casa de Saavedra.

## SEGUNDA ÉPOCA.

## PRECIOS DE SUSCRICION.

En Cartagena un mes 8 rs.—Trimestre 24.—Fuera de ella, trimestre 30.—Números sueltos un real.

Jueves 26 de Octubre.

El Eco de Cartagena

### LA MARINERIA.

#### III.

Todas las potencias marítimas de Europa, ó la mayor parte de ellas, han tenido sus épocas más ó menos duraderas de prosperidad naval, en que han abrumado la superficie de los mares con escuadras formidables, con numerosas flotas tripuladas con esplendor, que ora han sido destinadas á excursiones belicósas, ora á pacíficas expediciones mercantiles, según los institutos dominantes de la época y del país; pero como no puede reducirse á los estrechos límites de un artículo, la historia general de esos sucesos notables, ni la investigación filosófica de las causas que prepararon aquellos brillantes periodos de su respectiva opulencia y desarrollo náutico, á que produjeron después la rápida decadencia en el ramo, y la ruina consiguiente de aquellas propias naciones que se vieron antes tan ricas y florecientes, nos proponemos solo hacer algunas breves indicaciones, algunos ligeros apuntes á cerca de los países que en los últimos siglos transcurridos prosperaron y han poseído las mejores y más diestras marinerías de las circunstancias particulares que les han proporcionado un beneficio tan importante; y del mecanismo especial de estructura orgánica de cada una.

Como no es otro, en nuestro concepto, el elemento primordial, la simiente germinal ó el estímulos prodigioso de que ha podido hacerse un uso tan favorable ó adverso para dar el calorido adecuado á esos grandes acontecimientos aludidos, hacemos esta compendiosa reseña, no solo para que nos sirva de amplificación y de prueba conveniente de los asertos y doctrinas consignadas en artículos anteriores, sino para excitar el deseo, para estimular

la voluntad de los que pueden con más habilidad y más competente instrucción examinar el mismo problema, y escribir á la vez la historia industrial y de acrecentamiento progresivo de esa benemérita clase, que sin comprenderlo ella misma, ejerce un gran influjo en los destinos del mundo, y que al través de su modesta oscuridad está embellecida con los más sublimes rasgos de abnegación y heroísmo.

Los apasionados á la ciencia náutica; los que se han dedicado con verdadera vocación á la árida carrera naval; los que han estudiado con detenimiento la historia de sus adelantos, vicisitudes y reveses; los que en escala más elevada no han desdenado las tradiciones y noticias que pudiesen ilustrarles en lo concerniente á marinería y sus esenciales condiciones, no pueden ignorar que la nación francesa es una de las que más han sobresalido por la agilidad y pericia de sus hombres de mar, descollando entre ellos como más aventajados en destreza y práctica los del distrito de Sainte-Malo. Debía sin duda esta incuestionable superioridad, que aun conserva hoy al ejercicio continuo de la pesca en los bancos de Terranova y en las costas del norte de aquella parte, puesto que en esa industria se empleaba un inmenso número de gentes y de buques. Contribuía también á la pericia y agilidad, que vale referida, el que siendo inquietos y borrascosos los mares en que hacían su aprendizaje, les bastaba pocos viajes para hacerse inteligentes en las maniobras más importantes y aventuradas. Además de esto, como las transacciones comerciales del país les conducían frecuentemente á la India Oriental, á las colonias de América y á los puertos del Océano, adquirían en estas largas travesías toda la agilidad y pericia con que después se distinguían en los buques de guerra.

Los marineros de Nantes, los de la Rochela, Bourdeaux y Bayona, los del Havre y Dunkerque, que además de ocuparse en la exportación de las mercancías de todo el

reino, navegaban mucho con motivo del continuo tráfico de vino y otros frutos que se hacía en aquellos puntos, han sido por la misma causa de los más diestros y experimentados en la profesión. Copiosísimo ha sido igualmente el número de embarcaciones y de hombres de mar que han ocupado los marseleses en sus expediciones del Levante, de la India oriental, de los puertos de España en el Mediterráneo, de Berberia y de América; y de aquí la idoneidad y especiales condiciones de su marinería, cuyo contingente respectivo para el servicio de los buques de guerra, ha sido en todos tiempos de aceptación y provecho sin exceptuar ninguna.

Como consecuencia inmediata de las observaciones antecedentes, deduciremos: lo primero, que el gran comercio de la Francia con las naciones extranjeras ha proporcionado á sus hombres de mar, ocasiones frecuentes de hacer largas travesías y dilatados viajes, los que adiestran y perfeccionan en el ejercicio de la marinería; y lo segundo, que el inmenso número de pescadores de costas habidos en aquella nación, quienes se han dedicado provisionalmente á esta industria y permanecido en ella todo el tiempo que han tardado en hallar colocación para hacer viajes en las embarcaciones mercantes, es otra de las causas esenciales que han producido igual resultado. La rigurosa disciplina observada en los bajeles pertenecientes á propiedad particular ó empresas mercantiles, ha sido también una ventaja para la marinería militar; pues cuando ha ingresado en ella la marinería procedente de tales buques, conocía ya cumplidamente los deberes de la subordinación y el respeto con que debía mirar á sus oficiales, gefes y superiores. Observadas muy escrupulosamente en este punto las disposiciones de la ordenanza naval del país, el tribunal del almirantazgo cuidó siempre con el mayor celo de que no se infringiesen, castigando sin indulgencia á los que incurriesen en tales faltas, y penando éstas con la misma severidad que

si se hubiesen practicado en bajeles de guerra. Entre los innumerables beneficios que ha proporcionado este sistema excelente, no es de menor importancia, el que los capitanes de los buques mercantes no estuviesen expuestos á sufrir deserciones, desobediencias, ni desacatos de ninguna especie de parte de las tripulaciones, especialmente hallándose en puertos extranjeros ó muy distantes de el desu salida. A este propósito saludable se le impuso la forzosa obligación de presentarse al retorno de sus viajes al tribunal del almirantazgo, y declarar allí religiosamente cuanto hubiese ocurrido en la navegación respecto á orden y disciplina de la marinería, para proceder inmediatamente á la debida corrección de los excesos que hubiese cometido. Finalmente, la división de clases, que se distinguían por las soldadas que les estaban asignadas; y su instrucción previa en el manejo de la artillería, sin cuyo requisito no podían entrar en la de mar, venían á ser el complemento de la perfección de la marinería francesa.

La Inglaterra y la Holanda, sin la adopción de los mismos medios, y ceñidas únicamente al resultado eventual de los enganches voluntarios, han armado sin embargo sus buques con buenas y espertas marinerías, en que no se echan de menos los conocimientos necesarios. Por las respectivas constituciones de aquellos Estados, no debía usarse de la autoridad ni de la fuerza para la organización de cuerpos militares, bien fuese para el servicio de la marina, bien para el del ejército; y aunque es verdad que en situaciones apuradas: que cuando han escaseado las tripulaciones, han solido los comandantes de bajeles recurrir á medidas violentas para proveerse de gente, no por eso se consideraban violadas las leyes de la libertad, ni aun por los mismos en quienes se ejercía el imperio de la fuerza, mediante á no haber intervenido la autorización del Gobierno. Mas cuando por espresa disposición de este se proyectaba algun arma