

EL

ECO DE CARTAGENA.

PUNTOS DE SUSCRICION.

Cartagena: Liberato Montells y Garcia, Mayor 24, Ma-
y y Provincias, corresponsales de la casa de Saavedra.

SEGUNDA ÉPOCA

PRECIOS DE SUSCRICION.

En Cartagena en un trimestre 24. Fuera de
ella, trimestre 30.

Lunes 10 de Diciembre.

El Eco de Cartagena

LA MARINA DE GUERRA.

ESTUDIOS COMPARATIVOS.

II.

Si cuando la guerra de Africa hubiéramos tenido siquiera tres fragatas blindadas, seguramente el nombre de Tanger figuraría en la historia de aquella heroica campaña con no menos gloria para nosotros que los de Arcilla, Larache y Tetuan; ya vemos lo que fuimos con una sola en el Pacífico.

Entonces, pensó de buena fé en tener Marina, por que para crear, la necesidad. La prensa y el espíritu público entraron en una favorable reaccion promovida por un sentimiento altamente patriótico; todos los días se evocaban recuerdos gloriosos ante los cuales tomaba vida las mas lisongeras esperanzas; quien esperaba otra época como la de Carlos III, quien soñaba ya en la integridad de nuestro litoral y cerrado el Estrecho por nuestras Escuadras. Todo esto y mucho más se elaboraba satisfactoriamente en el sentimiento unánime de la opinion pública a la raíz de un hecho glorioso que hubiera bastado por si solo a darnos puesto en el concierto de las grandes nacionalidades a no impedirlo el antagonismo de raza.

El gobierno que entonces presidia un general ilustre, tan diestro en el arte de la guerra como en el de la gobernacion, dicho sea en honra suya, entró resueltamente en la senda iniciada por la opinion; comprendió sabiamente que la España sin Marina apesar de su pasado, de su historia, con toda la profusion de dones de que la dotó naturaleza, nunca pasaría de ser una nacion secundaria en el orden político, en el concierto de los demás pueblos, un pueblo pequeño reducido a sus límites geográficos, sin campo de accion donde estender su nombre. Por eso vimos a aquel gobierno, calificado hoy de tan diverso modo, destinar al fomento de ella cuantiosos tesoros que sumi-

nistró la desamortizacion de los bienes nacionales, si bien tendremos siempre que lamentar el que una no pequeña porcion de ellos fueran a lucrar al extranjero.

No obstante, nuestros centros marítimos adquirieron lozana vida; sus talleres se vieron poblados de numeroso personal, hábil é inteligente emprendiéronse construcciones importantes, y se consiguió reunir en pocos años un núcleo respetable de fuerzas navales a la altura de las primeras marinas del mundo, lo cual llegó a preocupar un tanto a la Inglaterra, no repuesta todavia de su asombro al ver a su abatida rival satisfacer cumplidamente antiguas deudas reclamadas en los momentos mismos en que necesita de todos sus recursos para su proyectada expedicion a Africa; y tuvimos buques y arsenales con valiosos repuestos, diques en firme y flotantes, y cuanto de utilidad y ventajosa aplicacion ofrecian la mecánica y los adelantos modernos todo esto sostenido por un pié de maestranza cual no se habia visto desde los tiempos de Carlos IV, y tan puntualmente satisfecha en sus haberes, que si algun mes se dilataba el pago, ya entrando los primeros días, se consideraba demasiado tarde.

Pero pasó la necesidad, pasaron los hombres de aquella época; cambiaron los sistemas, las teorías, nuestro modo de ser; vinieron los cálculos financieros las penurias que consigo traen vicisitudes tan azarosas como las que ha corrido nuestra nacion en la práctica de sus ensayos políticos; y hémos hoy otra vez con nuestros arsenales en esqueleto y los mejores buques descansando a la sombra de las economías; situacion que ha llegado a hacerse reglamentaria y que sería muy conveniente desapareciera, porque lejos de responder al laudable fin que ha inspirado su establecimiento, ha de producir por el contrario resultados diametralmente opuestos al pasar los buques de la económica a cualquier otra, fuera de la perturbacion y embelismo que ha de ocasionar necesariamente en el sistema administrativo.

Por otra parte, si nos damos a examinar el estado y condiciones en que se encuentran las fragatas que aquí tenemos, resulta: la *Vitoria* con las calderas inservibles de puro viejas; la *Sagunto* con necesidad de cambiar la hélice; la *Almansa*, que sabe Dios cuando terminará su habilitacion; la *Gerona* que apesar de ser muy poco el presupuesto de reparacion de su casco y máquina, y que puede prestar muy buenos servicios como buque de hélice, ni siquiera se ha pensado en su carena; la *Mendez Nuñez*, trasformada en mal hora de buque de madera en blindado, no hay para que contar con ella, sino es ya para acoderarla a la boca del puerto ó para reemplazar al cascado navio que hoy sirve de ponton, a menos que por el buen estado de su casco y máquinas, y dejando a un lado el amor propio de los que aprobaron su blindage y artillado, la vuelvan a su primitivo ser. Si es la *Arapiles*, solo un costoso sacrificio, muy dudoso de obtener hoy en buena ley de economías, es como pudiera aun salvarse este hermoso buque que hace honor a los astilleros del Támesis. Sus cuadernas, en no pequeño número, en estado de pudricion, asi como en lo general los extremos de sus baos, hace recordar los tres años que permaneció en aquellas aguas en un completo abandono, primeramente esperando el pago de los últimos plazos de su ajuste, despues detenida por las leyes de la neutralidad durante nuestra contienda con las repúblicas del Pacífico.

De modo que rigurosamente pensando solo nos quedan disponibles para un momento dado la *Numancia* y la *Zaragoza*, por que la *Blanca* está destinada para Escuela de Guardias marinas.

¿Qué sucedería hoy si surgiera un conflicto internacional, ó de esos otros intestinos que tan frecuentes, por desgracia ocurren entre nosotros? El no poder contar Gonzalez Bravo con la fragata *Numancia* en momentos dados y precisos fué la causa de que el gefe del último gabinete de doña Isabel II se cruzara de brazos y dejara correr holgadamente los

acontecimientos iniciados abordo de la *Zaragoza*.

Avancemos un pocomás y dirijamos la consideracion al mañana: ¿que sucederá el dia en que esos mismo barcos se inutilicen por consecucion ú otros accidentes? ¿Tenemos reservas para reemplazarlos? Hemos pensado siquiera en ello? ¿Que construcciones se han emprendido de quince años a esta parte? ¿Tres corbetas, que sabe Dios si saldrán y cuando de sus gradas!...

Esta falta de prevision, esta falta de cálculo, que tal vez busque su esculpacion en la sombra de una mal entendida economía, estuvo a punto de dar al traste con la famosa armada de Fernando VI y de Carlos III; la obra gloriosa de medio siglo puesta en manos de un Ministro, a más de inesperto, furiosamente economista, D. Pedro Varela, y de un Generalísimo que concluyó por echar por tierra hasta nuestra nacionalidad. No de otra suerte se vieron despues podrirse en nuestros arsenales y ser despojos de especuladores cuarenta y ocho navios treinta y cinco fragatas y considerable número de buques menores por falta de carena. Solo tres navios y una fragata tuvieron la fortuna de salvarse de aquella general ruina y llegar trabajosamente hasta nuestros días, cuales fueron el *Héroe*, (1) el *Guerro*, el *Soberano* (antes San Pablo) y la *Perla*.

Concluiremos este segundo artículo de la série de los que pensamos dar a luz, insertando lo que sobre el mismo asunto encontramos en una *Miscelánea Marítima* del tiempo de que hablamos al principio, cuando la prensa y el espíritu público se pronunciaron en favor del restablecimiento de nuestra Marina de guerra.

«Es un grave error, dice, el sostenido hace muchos años por los hombres de Estado y públicos de dentro y fuera de España, de que la desapa-

[1] El Héroe era uno de los cinco que componian la Escuadra francesa de la Almirante Roselly, la cual se rindio en Cádiz a D. Juan Ruiz de Apodaca en 14 de Junio de 1808.