

EL ECO DE CARTAGENA.

Viernes 4 de Marzo de 1884.

MARINA.

De un artículo que publica *La Epoca*, titulado *Los buques para Filipinas*, tomamos los siguientes párrafos por lo que de interés tiene para el porvenir de la Marina de guerra y fomento de nuestros arsenales.

«Nos referimos á la orden de suspensión de los contratos hechos con varios constructores de Inglaterra para la construcción de los barcos de guerra necesarios para la defensa y seguridad de nuestras posesiones en el extremo Oriente.

A primera vista parece que el renunciar á la construcción, tal como estaba acordada, y el prepararla en los arsenales de la Península, es una medida digna de aplauso; pero es preciso investigar los antecedentes, para lo cual hemos tratado de enterarnos de lo ocurrido, y lo ocurrido en este asunto es lo siguiente:

1.º El ministerio anterior consideró de urgente necesidad el aumento de nuestras fuerzas navales en Filipinas, pues China y el Japon nos son ya superiores, y con mucho, en poder marítimo en aquellos mares, y el desarrollo que de algun tiempo á esta parte vienen adquiriendo el movimiento comercial y la producción de esas apartadas posesiones, exigen que nuestro pabellón esté dignamente sostenido y representado, sin contar con que restablecidas nuestras relaciones con las repúblicas del Pacífico, con gran placer nuestro, alguna vez será necesario que nuestras naves visiten aquellos mares, para proteger á la marina mercante que utilizará aquel valioso mercado.

2.º En vista de esta necesidad, el último Ministro de Marina, señor Durán y Lira, se propuso construir dos grandes cruceros, un aviso y cuatro cañoneros, para los cuales mandó que se pidieran planos y proposiciones á tres casas inglesas, que son las de Napier, Thames Iron Work, y Samuda. Dichas casas, las más notables de Inglaterra y del mundo en materia de construcciones navales, remitieron sus proyectos, y pasados á informe de la Junta consultiva de la armada, fueron declarados aceptables los de las casas Thames Iron Work y Samuda. En vista de esto, se dieron instrucciones á la comisión de marina en Londres para que propusiera á dichos constructores las modificaciones que debían hacerse en sus planos y proyectos, según lo que al ministerio

de Marina parecía más conveniente. Ambas casas, así se nos asegura, aceptaron cuanto se les propuso, y la de Samuda se prestó á hacer desde luego una rebaja de 4.000 libras esterlinas, sin perjuicio de convenir en todas, absolutamente todas, cuantas modificaciones se le pidieron, como así lo manifestó bajo su firma, en comunicación dirigida á la comisión de España en Londres.

3.º En un plazo máximo de catorce meses debían estar entregados y listos estos buques, que debían ser según los planos, de hierro, de gran andar, armados de poderosa artillería, y con todos los perfeccionamientos y mejoras que se conocen en el día en los más acabados modelos de la Marina real inglesa, la mejor de las del mundo, según es sabido.

4.º El coste de estos siete buques estaba calculado en unos 31 millones de reales que debía suministrar un poderoso establecimiento de crédito, por cuenta de los ingresos de Ultramar. Esta operación estaba acordada y convenida y los fondos listos para la entrega.

5.º La razón que hubo para construir estos buques en Inglaterra fué la imposibilidad de hacerlos en nuestros arsenales con la rapidéz necesaria, pues no tenemos aun en España bastante numerosa maestranza que sea hábil en la construcción de barcos de hierro y carecemos de las planchas necesarias y de la maquinaria moderna. El primer buque de esta clase que se ha construido en España, es el cañonero *Pilar*: los pocos elementos con que desgraciadamente cuentan nuestros astilleros estaban aplicados á construir otros tres cruceros que estaban mandados hacer con el patriótico objeto de que nuestra maestranza é ingenieros adquirieran la práctica necesaria.

6.º Sin duda el anterior señor Ministro de Marina obraba así recordando lo ocurrido en la construcción de otros barcos en España, por ejemplo en las corbetas *Navarra* y *Castilla*, que aun no han podido ser botadas al agua, después de doce años de puestas sus quillas. El contratar buques de guerra con constructores particulares se hace en todas partes del mundo y por todos los gobiernos.

La misma Inglaterra, apesar de los poderosos elementos con que cuentan sus establecimientos oficiales, está haciendo estos contratos continuamente con las casas antes mencionadas y con la de Elder, de Glasgow, que por cierto fué la que construyó el *Comus* que pasa por el modelo de los avisos con que cuenta la marina de guerra británica. Y en cuanto á la perfección con que se hacen esos barcos en el extranjero, basta tener en cuenta que de esa

procedencia son nuestras magníficas fragatas blindadas *Vitoria* y *Numancia* y figura como lo más perfecto que puede darse, atendida á la época en que se botaron al agua y los modelos de acorazadas que entonces se tenían por más completos y adelantados.

7.º El actual Sr. Ministro de Marina cree puede hacerse en los arsenales españoles estos buques.

Nuestro patriotismo nos obliga á no contradecirle: pero si resultan más caros, infinitamente más caros; si para acabarlos se necesita tanto tiempo como vemos que ha necesitado la *Navarra* y *Castilla* ¿no le parece al respetable general Pavia que pueden los sucesos adelantarse á tales previsiones?

8.º Hay más todavía. No se puede perder de vista que no queda bien parada la reputación de seriedad y formalidad del Gobierno español ante constructores extranjeros, á quienes se compromete á hacer proyectos, á presentar planos, á emprender estudios y prepararse para esta clase de operaciones; y de pronto por que ocurre en el ó cambio ministerial, se rechaza todo y se les quiere obligar á soportar todos esos dispendios. Las casas en cuestión dirán que han visto aceptadas sus proposiciones, que ha habido acuerdo entre ellas y el Gobierno respecto de precio y condiciones; es decir, que lo fundamental de un contrato está terminado, que es la avenencia entre las partes. Esos constructores podrán acudir á los tribunales, exigiendo una indemnización, y ya sabemos como las gastan los tribunales ingleses; pero aun cuando la falta de un contrato perfecto pudiera absolvemos de responsabilidad, no sabemos hasta que punto pueda convenir al Gobierno que su crédito sea puesto en tela de juicio.

Resumiendo, pues, el motivo de nuestra desinteresada excitación fué el temor de que quedara desatendida por tiempo indeterminado una necesidad tan urgente como la defensa de nuestro honor y nuestros intereses en Filipinas: por que tanto montará que los barcos no se construyan, como que resulten caros y no sean botados al agua sino después de algunos años.

En nombre de la respetabilidad del Gobierno español, que á todos importa mantener muy alta, llamamos como se llaman los ministros, hemos hecho nuestras mensuradas observaciones, y nuestro deseo ardiente es que si el Sr. Ministro de Marina mantiene su acuerdo, no sobrevengan las consecuencias que recelamos.

Hasta aquí el colega citado.

El único cargo de gravedad que enco ntramos en el anterior artículo

es lo referente al contrato; ignoramos el grado de fuerza que hay alcanzado; pero desde luego creemos no requiera todavía el cumplimiento legal, ni siquiera al derecho de la indemnización, como tampoco lo tendría el gobierno sobre la casa contratante, si esta después de hechos los planos y aceptados en principio sus proposiciones, renunciara por cualquiera causa su cumplimiento. El hecho así da lugar á suponerlo por cuanto de otra suerte sería en nuestro actual ministro de Marina una falta de cordura, y hasta temeraria, de que racionalmente no puede culparse.

Por lo demás diremos á *La Epoca* y valga por lo que valga, que repetidas veces tenemos oído á nuestros entendidos ingenieros de la armada, que con recursos de personal y material puede construirse en España con tanta rapidez, y aun economía, como pueda hacerse en Inglaterra.

Así lo creemos, y bajo tal supuesto, pudiera hacerse la prueba en este arsenal, que es sin disputa el primero de nuestra Marina, disponiéndose la construcción de esos siete buques en el magnífico varadero de Santa Rosalía, que no poseen los del Ferrol y la Carraca, y en el cual pueden sentarse hasta seis quillas de las grandes modernas dimensiones.

De esta manera, de ser cierto, como el articulista asegura, de que hay dinero para ello, podríamos contar con los siete referidos barcos dentro de catorce meses, que es el tiempo en que parece se había ofrecido construirlos en Inglaterra; pues tanto los señores ingenieros como la maestranza es seguro que responderán á ese llamamiento de honor que tanto les enaltecerá á los ojos de todos, y nosotros aplaudiremos como ninguno el éxito, y la determinación del Sr. Ministro de Marina de preferir la construcción nacional á la extranjera, idea altamente beneficiosa para el país y que releva en el Sr. Pavia el más acendrado patriotismo.

CRÓNICA.

MARINA.

Resoluciones tomadas por este Ministerio.

Cuerpo general. Destinos: Segundo comandante de marina de Canarias, el capitán de fragata D. José Iñiguez. Idem id. de Huelva, el idem D. Alejandro García Arbóleya; ayudante de la comandancia de marina de Santander, el teniente de navío D. José Losada; de la de San Sebastian, el alférez de navío graduado D. Melchor Perez; y del distrito de Santoña, el capitán de navío