AÑO XXII.—NÚM. 6356

17 DE AGOSTO DE 1882.

REDACCION, MAYOR 24.

EL ECO DE CARTAGENA

Jueves 17 de Agosto de 1882

A continuación reproducimos un interesante artículo que publica el «Correo» en su número de ayer, y en el que da cuenta exacta del triste estado en que se halla nuestra marina de guerra: el cuadro es completo y exactísimo y digno de tenerse en cuenta que el periódico aludido es ministerial, lo que prueba su imparcialidad que aplaudimos.

Hé aquí el artículo:

NUESTRA MARINA.

—0—

«Ni hacemos un trabajo de oposición, ni defendemos al Ministerio; las cuestiones que vamos a exponer son, por una parte, de interés tan nacional, que no hay quizás ninguna que pueda llamarse española con más derecho y verdad, y por otra, las ideas que vamos a examinar, ni son nuestras, ni pertenecen á ningún partido político; escritas é impresas están en revistas y periódicos de todos los matices, y escritas, en verdad, con raras excepciones, con un criterio inspirado, más que en pequeños de partido, en un interés nacional bien entendido. Inútiles, pues, á nuestro propósito, el hacer inculpaciones personales de ningún género, pero no el insistir pertinazmente sobre los males existentes, señalar su origen, las causas que los sostienen, y sobre todo, los medios de corregirlos y evitarlos, con la esperanza de que sostenida con perseverante firmeza la campaña con tantos buenos comenzada, concluirá por pesarse sobre las decisiones de los gobiernos é imponer criterios más razonados y razonables, más exentos de influencias locales y personales en la resolución de todos los asuntos que á la marina afectan, diciéndolos atenciones y sacrificios de que tanto han menester, si se han de curar males tan inveterados como irritantes para todos los buenos españoles, y si hemos de ocupar en el concierto de las naciones civilizadas el puesto que nos corresponde, haciendo que nuestra España sea, por su fuerza real y su organización, una nación marítima respetable y respetada.»

Diferentes son los criterios expuestos para conseguir la regeneración de la marina de guerra, pero aunque con dolor, señalamos desde luego como armónicos los pareceres, las Memorias escritas por los generales que han desempeñado mandos en Cuba y Filipinas, los estudios de las revistas científicas y de administración naval, los artículos de la prensa periódica, y hasta los discursos y conversaciones de personas competentes, todos, aún los más op-

timistas é interesados en ocultar el mal, calificando de inútil y ruinoso el estado de nuestro material de guerra flotante.

Desgraciadamente no hay exageración en estos calificativos; nuestras cuatro blindadas «Zaragoza, Numancia, Vitoria y Sagunto», datan del 62, 63, 65 y 69 respectivamente; es decir, que sin contar otros defectos, tienen de 13 á 20 años de servicios forzados, y si se reflexiona el rápido vuelo que en ese espacio han tomado todas las artes mecánicas que con la guerra y la marina se relacionan, se comprende que tales buques sean viejos, débiles en sus obras, de escasísimo andar, y sin ninguno de los perfeccionamientos que en pequeños motores, ametralladoras, artillado, luces eléctricas, torpedos y medios de defenderse de ellos, llevan hoy hasta los barcos de cuarto y quinto orden.

Seis fragatas de madera tenemos: de primera (como tamaño), la «Gerona» y «Almansa» del año 64 y la «Navas de Tolosa» del 65; las de segunda, son la «Concepción, Lealtad y Carmen», que datan del 58, 60 y 61. Estas edades de 18 á 24 años, son elocuentes, sabiendo que la vida de los barcos de madera es de unos 20 años, y que todas ellas han pasado en las gradas de construcción una porción de años que no constan en sus fés de bautismo.

La corbeta «Doña María de Molina», terminada el 77, después de 11 de construcción, tiene realmente más de 16 años, y no puede estar en buen estado; prueba de ello es según he leído, que ha habido que sacarla más de la mitad de su artillería, por que se habían sus cubiertas: además, carece de espolón y anduvo en las pruebas siete millas; hoy seguramente andará menos, y esto no puede contarse como buque de guerra hoy día.

Nuestro crucero más flamante, es la «Aragón», y aunque según las descripciones que ha publicado la «Revista de Marina» con motivo de sus pruebas, tiene bastantes defectos, al menos es de buena marcha, y puede prestar útiles servicios. De todos modos es de madera, y aunque termina da el 79, hace muchos años que figura en los estados generales de la armada, y es barco batido al lado de cuantos de los últimos cruceros de su tiempo, del tipo de la «Comus, Curacoa», etc., todos de acero incluso las cubiertas, con dobles fondos, más de veinte compartimientos, estancos diez cañones poderosos, ametralladoras en las cofas y embarcaciones menores, lanchas torpederas que se arrian con vapor levantando y listas para entrar en acción, y espolón reforzadísimo, que unido á un andar de 15 millas, y facultades de evolución excepcionales, convierten al bu-

que mismo en un arma poderosa y terrible.

La «Castilla y Navarra», en construcción también hace muchos años, á pesar de que aun no tienen edad en los estados, nacerán como su gemela la «Aragón», de media vida é inferiores á los buques de su fuerza, tamaño y costo, sin embargo, estos tres cruceros serán por ahora, nuestra única fuerza agresiva.

Entre los cruceros de segunda clase, pueden utilizarse, á pesar de su debilidad, el «Jorge Juan y Barcáiztegui», por su buena marcha: los dos restantes, «Tornado y Bazin», son viejos, y su sostenimiento, no está en relación con su utilidad.

De los de tercera son débiles y de poca vida el «Fernando el Católico y el Marqués del Duero»; y el Velasco y Gavina, recién construidos en Inglaterra, los mejores buques de nuestra marina, en su clase.

Vienen después 14 goletas, casi todas con más de veinte años de fecha, nacidas muertas algunas de ellas, como la «Diana», que solo en buenas circunstancias puede navegar; sostenidas otras á fuerza de remiendos y carenas, más caras que nuevas construcciones, y todas con cuidados y gastos excesivos, y que, lejos de entusiasmar á sus comandantes, solo les inspiran disgusto y desaliento, por su escaso andar, carencia de condiciones militares y marinerías y ridículo papel que representan al lado de los pequeños buques extranjeros.

Nuestros trasportes «San Quintín y San Francisco de Borja» cuentan veinticinco años de rudos trabajos: sus servicios son malos, y cuestan muchísimo más que si los hiciéramos flutando nuestros vapores mercantes. Nuestro tercer transporte, el «Legaspi», comprado, según nos dicen, en Filipinas, bajo el apuro de una necesidad imperiosa, lleva dos carenas importantes en Cavite y otras dos, según creemos, en Hong-Kong, cuyo importe total duplica el precio de la compra, que no fué barato. ¡Lleva dos años de servicios, ó hablando con más propiedad, en poder del Gobierno!

De los 15 vapores de ruedas que constan en la lista de nuestra marina, el «Ferrolano y el Gaditano» eran remolcadores de los arsenales mucho antes de empezar la insurrección carlista, convirtiéndose en cruceros por las urgentes necesidades de aquella guerra. El «María», comprado á Méjico solo tiene 29 caballos de fuerza; y de los 12 restantes, los dos más mozos tienen veintiocho años de movimiento, y el resto de treinta y dos á treinta y siete. Aun sin contar sus ruedas antimilitares, bastan estos antecedentes y fechas para justificar su nulidad y lo carísimos que cuestan sus peli-

grosos servicios, pues las máquinas de aquellas épocas consumen para imprimirlos una marcha de cuatro á seis millas doble carbon que cualquier buque moderno de su fuerza y tamaño para andar de 12 á 16 millas.

Añadamos dos buques viejos convertidos en mal hora en baterías flotantes, un pequeño monitor, dos barcos escuelas, uno de ellos de vela, nuestros viejos cañoneros de Cuba y sus abuelos de Filipinas y media docena de pontones, vetustos nidos de ratas, y hemos terminado la lista de lo que en España se llama «nuestra marina de guerra»; ruinas y podredumbres arqueológicas casi sin excepción; inútiles para la venta, puesto que nadie puede utilizarlos como barcos, y dudamos que sus materiales paguen el coste del desguace, y creemos innecesario insistir más sobre cuadro tan sombrío, para llevar al ánimo del lector la tristísima convicción, de que estamos mucho peor que si no poseyéramos material ninguno, porque lo que actualmente tenemos sin merecer tal nombre, nos impone obligaciones y compromisos, es un semillero de gastos improductivos y demoralizadores, sombra deletérea y venenosa, que cual la del manzanillo mata todos los elementos de actividad y de vida que la rodean, y origen de desprecio y escarnio hasta para los miserables contrabandistas, que se burlan del pabellón izado en los desquiciados restos de un material, que en su mayoría no ha tenido juventud.

Paz y descanso á los veteranos de Cochinchina, Mindanao y Joló; de África, Santo Domingo y Méjico; del Pacífico, Cuba, y de la guerra civil; que todas estas campañas hemos hecho en vida y con el auxilio del material que acabamos de describir; y ¡honor á las inteligentes y valerosas tripulaciones que con tales elementos han sabido sacar, ya que no provecho, honra para el pabellón gualdado y oro!—X.

MARINA.

Resoluciones tomadas por este ministerio:

Cuerpo general. — Concesiones: Dos meses de licencia por enfermo para Madrid, al teniente de navio D. Arturo Llopis y Puig.

Destinos: Comandante de la estación naval del golfo de Guinea, el teniente de navio de primera clase D. Antonio Cano y Prieto, en relevo del de la misma clase D. José Montes de Oca.

—Se ha dispuesto que al terminar la licencia que disfruta el teniente de navio D. Arturo Llopis y Puig, se presente en el departamento de Cartagena.