

AÑO XXI.—NÚM. 6089

28 DE SETIEMBRE DE 1881.

REDACCION, MAYOR 24.

EL ECO DE CARTAGENA.

Miércoles 28 de Setiembre de 1881.

Continuacion del artículo que in-
tertamos, en nuestro número de
ayer, sobre

MATRÍCULAS DE MAR.

Incúrrase en otro error de mayor magnitud todavía, cuando se quiere sostener que el sistema de las matrículas de mar es tan ominoso ó más que el de las quintas, por que no hay semejanza, analogía, ni punto de contacto alguno entre una y otra institución. La contribucion de sangre es forzosa; no consulta las inclinaciones ni los deseos del individuo; violenta acaso sus pacíficas y estacionarias tendencias; le obliga á seguir una carrera que tal vez, es la que más aborrece; le arrastra sin entusiasmo á esponer su vida en los combates, y ni le otorga indemnizaciones de ninguna clase, ni le concede el derecho de elegir entre ser soldado ó emplearse en otra ocupacion más análoga á sus gustos, ó más en relacion con los cálculos de su personal interés y conveniencia. El marinero, por el contrario, sigue sus propios instintos en la eleccion de carrera; presta sus servicios al Estado en la profesion que ejerce; trabaja sin repugnancia en un elemento que le agrada y con el que está familiarizado, y, por último, es arbitro de optar entre el oficio que le sujeta á la carga de tripular en su caso en los buques de la armada naval, y todas las demas industrias que proporcionan al hombre su ocupacion y sustento. Si le amagan de continuo los huracanes, las tempestades y los naufragios, no son por cierto esos peligros nuevos para él, ni inherentes del servicio, sino tributos indispensables de la profesion, pues á los mismos riesgos se esponen el marinero que navega en los buques de comercio y el simple pescador que en un débil barquichuelo lucha con las embravecidas olas. Por manera, que nada nuevo de nuevo, en nada se alteran las condiciones esenciales de su vida anterior, sino en lo concerniente á subordinacion y disciplina, y en el goce de sueldos más módicos. Verdad es que los hombres de mar que tripulan los buques de guerra suelen tambien esponerse, como los soldados á los azares de un combate; pero verdad es del propio modo que cuando hace sus viajes en embarcaciones mercantes, le amenaza tambien el efecto de esas mismas eventualidades con los corsarios y piratas, sin tener entónces tan poderosos medios de repeler y defenderse. ¿Dónde está, pues, la violencia, donde la vejacion, donde los actos que la voluntad repugna? Retámonos á todos los adversarios de las matrículas,

á los pseudo patrones de la libertad, á los que no sueñan más que con reformas, sean ó no provechosas á que las indiquen, las señalen y determinen.

Demostrado, como queda, que la pretendida represion que ejerce el alistamiento de las matrículas en la industria de mar es una fantasma, nos ocuparemos ahora del análisis comparativo de las ventajas que produce ese sistema sobre el de los enganches voluntarios, que los novadores intentan sustituirle, y que es más nocivo acaso al servicio de las antiguas levadas.

Fundámonos para sustentarlo en que si fuese absolutamente libre, como se pretende, el ejercicio de la pesca, y espontáneo el alistamiento de la marinería en los buques de guerra, habria que admitir forzosamente en ellos á los individuos de cualquier clase, profesion ú oficio que se persentase á formar parte de la tripulacion por el incentivo de la paga que les ofreciese. Y no hay que hacerse ilusiones en este punto; por que el simple pescador que sin salir de las playas de su patria gozase todos los beneficios de una industria tan lucrativa y socorrida, no acudiría nunca á inscribirse en el rol de las embarcaciones del Estado, trocando su envidiable independencia y sus cuantiosas ganancias por un sueldo módico y por los inoportunos y compromisos anejos á una severa disciplina militar. Las mismas razones pueden recomendarse respecto á la ascricion de la marinería empleada en los buques mercantes, porque dotada aquella de buenos sueldos y exenta de los rígidos deberes de la subordinacion en la milicia, no es posible que abandone jamás la holgada posicion que ocupa, para colocarse en otra menos apetecible, menos productiva y mucho más azarosa. De modo que, atendida la exactitud incontestable de las reflexiones hechas, será preciso convenir en que los enganches voluntarios para tripular las naves de guerra, practicados de la manera absoluta á que aspiran los reformistas á la moda no atraerian á otras personas al servicio de las armadas, sino á las de aquella clase escéntrica de la profesion, excesivamente necesitada, inútil ó viciosa que no hallaba ocupacion en parte alguna. Y no se crea que la fuerza vigorosa de las objeciones antecedentes descansa solo sobre bases puramente teóricas, pues se hallan robustecidas además con las lecciones prácticas de una costosa experiencia, como lo demostraremos en breve.

Antes de haberse promulgado la sabia ordenanza de 1.802, y reciente el establecimiento de las matrículas de mar, que vinieron á ser creadas á mediados del último siglo, eran

admitidos en los buques de la armada todos los que voluntariamente se presentaban á formar parte de su dotacion, pero á pesar de eso, fué siempre tan escaso el número de los que acudian á enrolarse, que, para subvenir á las indispensables necesidades del servicio, era siempre necesario recurrir al ominoso sistema de las levadas, y al fin más funesto aun, de proveerse en las cárceles y presidios de la gente que hacía falta. ¿Y qué otra cosa podía esperarse de tan ingratos elementos, sino ruidosos descalabros, naufragios repetidos y la total impotencia y nulidad de toda la fuerza marítima del Estado? ¿Y como, pues, habia de aventurar este, sin conocida desventaja, su decoro y dignidad en los azares de un combate con gente tan inesperta?

Sin buenos marineros, sin gente idónea y ágil no hay armada posible, ó no puede llamarse tal aunque conste de cien navios; por que siendo esencialmente penoso y de índole facultativa el ejercicio de la profesion no puede aprenderse en poco tiempo como la táctica y los deberes del soldado. Bástale á este el valor y la disciplina para llenar cumplidamente su mision y dejar airoas sus banderas, con gloria de la patria y celebridad de sus jefes mientras que todos los esfuerzos de la más indomable bravura, unidos á la vasta instruccion y continuada práctica del oficial de marina, suelen estrellarse ante el formidable escollo de una novel marinería.

Para soportar con firmeza las penosas faenas de la navegacion, para arrostrar sin pavor los riesgos que traen consigo las tempestades y naufragios, es necesario estar familiarizado con esos terribles contratiempos, mirarlos con desden, luchar con ellos denodadamente, y, por decirlo de una vez, ser marinaro de oficio. El individuo profano á la carrera que se embarca por primera vez, principia una vida del todo contraria á sus antiguos hábitos é inclinaciones; el diverso aire que respira impregnado de miasmas que le son totalmente estraños; los nuevos alimentos de que usa, y que su estómago, descompuesto acaso por la influencia de los hábitos del mar, no recibe con firmeza; las aguas alteradas y corrompidas las más veces que se ve en la necesidad de beber, y hasta la metódica distribucion de las horas, unida á la carencia de sus ocupaciones anteriores, son circunstancias nocivas, y son causas todas que contribuyen á debilitar su salud, á llenarle de pavor y tristura, y á constituirle, por último, en un ente, no solo inútil sino embarazoso en el servicio.

Por adición y complemento de tantas penurias y de los graves in-

convenientes reseñados, cumple á mi propósito examinar el problema por el lado más trascendental é importante; por el relativo á la aplicacion material y efectiva de esa gente inesperta á las duras faenas de la navegacion. Para manejar con acierto los complicados aparejos de una nave, y que las maniobras ejecutadas surten el efecto que se desea para poder sostenerse y operar con firmeza sobre el pavimento flotante de la cubierta, para subir á los palos con la rapidez que demanda una evolucion interesante y acaso salvadora, y, finalmente para operar sobre las vergas con la necesaria agilidad y ejecutar otros muchos actos igualmente penosos y difíciles, que los entendidos practican con serenidad en medio de los temporales más horrosos, no solo es absolutamente inútil la tripulacion que no es inteligente en el arte de navegar, sino que su permanencia en los buques es perjudicial y embarazosa, por que aumenta los conflictos de ciertas situaciones apuradas muy frecuentes en los viajes marítimos.

(Se continuará.)

Nuevo mercado para las naranjas de la Florida.—«El Pall Mall Gazette» dice lo siguiente. Un nuevo campo para las transacciones comerciales se ha abierto para el infatigable americano en el cual no estará en contacto con ningun rival inglés. Tenemos asegurada una gran importacion de naranjas de la Florida, las cuales, segun se dice son tan superiores á las de España y Portugal, que pronto monopolizarán el mercado.

Una caja remitida por via de prueba desde la Florida y expedida desde Jacksonville, para esta ciudad, ha llegado en un estado excelente despues de un viaje de tres semanas. Solo tres naranjas habian dañadas.

La prueba se repetirá probablemente en gran escala, y dentro de poco podrá surgir un floreciente y productivo negocio entre Inglaterra y los Estados Unidos.

Las existencias de naranjas en la Florida son casi inagotables, su calidad se reputa mucho mejor que la de los países inmediatos al Mediterráneo y una vez establecido su comercio el tiempo necesario para el transporte se podria reducir mucho.

CRONICA.

El vapor «Filey» de Newcastle ha comenzado ayer á descargar las gruas para el servicio del puerto.

Las cinco son de vapor: tres fijas de la fuerza de 20 toneladas una, y las otras dos de 10: las dos volantes de la fuerza de 5 toneladas cada una.