

AÑO XXI.—NÚM. 6090

29 DE SETIEMBRE DE 1881.

REDACCION, MAYOR 24.

EL ECO DE CARTAGENA.

Jueves 29 de Setiembre de 1881.

Conclusion del artículo que in-
vertamos, en nuestro número de
ayer, y antes de ayer sobre

MATRÍCULAS DE MAR.

Diríase, tal vez, que el Estado no admitiría á los enganches voluntarios sino á personas idóneas, útiles y experimentadas en los trabajos de mar, y que con el libre acceso al ejercicio de la pesca y marinería de todo el que quisiese dedicarse á él, se aumentaría considerablemente el número de los inteligentes en la profesión, y sobrarían aspirantes para cubrir las plazas necesarias en los buques de guerra; pero esto es un error nacido de la ligereza y poca meditación con que los reformistas del día invaden y atacan sin concierto todo lo que es robusto y antiguo. Despojándose el Estado, como se pretende, de los alicientes y eficaces estímulos que quiso reservarse, exclusivamente en el sistema de matriculación para poder atraer con ellos gente hábil al servicio de la armada, se colocaba por sí mismo en la clase de un simple particular, y se veía obligado á entrar en competencia con estos acerca de quien pagaba mejor sueldo para halagar al marino, pero con la conocida desventaja de que, no estando sujetas las embarcaciones mercantes á la rígida disciplina y constantes fatigas que son indispensables en las de guerra es preferible la colocación en ellas, y en igualdad de circunstancias nadie vacilaría en la elección. Por manera, que para el objeto de proveer á los bajeles de la armada nacional de la competente tripulación, sería indispensable pagar mucho más caro al hombre de mar; y donde encontraría recursos el Estado para tan inmensas sumas como consumiría solo el personal de una escuadra numerosa? ¿Son estas las flamantes economías que discurren los novadores para alivio de los contribuyentes y prosperidad de la nación? ¿Y sería justo que todas las clases de la sociedad se perjudicasen con inebidos recargos por favorecer á una fracción insignificante de la totalidad, sacrificando todas las conveniencias á un principio tan absoluto como mal entendido?

Lo racional, lo lógico, es que el que vive de una industria, profesión u oficio, sea el que reporte todas las cargas ajenas al mismo ó las que eventualmente puedan engendrarse de ella, pues son acontecimientos preñados á los que se sujeta con espontaneidad en el hecho de adoptar aquel género de especulación, y para los cuales debe hallarse prepara-

do. Así, el laborioso agricultor que cultiva el terreno para arrancarle los sazonados frutos que sirven al sustento del hombre, sufre con resignación los estragos del granizo, del hielo ó del huracán, que destruyen y asolan sus plantaciones. Y si el activo treginero que con sus carros y caballerías ocupa diariamente los caminos para procurarse el sustento, paga una contribución especial para que se le tengan estos llanos y espeditos, justo es que el que surca los mares y se le tiene protegido contra las sanguinarias agresiones de los piratas y el aprensamiento de naciones enemigas, pague su contribución particular para llenar cumplidamente el objeto. Mas como no puede adoptarse otra medida más provechosa para la nación y para ellos mismos que la de que sirvan personalmente y con su propia profesión á los designios indicados, resulta por consecuencia que está plenamente justificada. Finalmente, por la misma razón de que los productos del mar deben considerarse patrimonio común, el Estado, que simboliza ó representa los intereses generales, debe discurrir los medios de evitar que el monopolio y el abuso le hagan patrimonio de unos pocos.

Por otro lado, los enganches voluntarios han sido siempre de tan incierto y estéril resultado, aun, en aquellas naciones donde existe más entusiasmo por la navegación, que la misma Inglaterra, que ha llegado al apogeo del poder y la preponderancia en este punto, se ha visto frecuentemente espuesta á compromisos muy angustiosos, como la sucedió en 1797, en que se sublevaron en Portsmouth y el Támesis las tripulaciones de sus escuadras, sin otra causa ó pretexto que el obtener del gobierno mayor paga y aumento de ración. Las circunstancias no podían ser más críticas para aquella nación, puesto que á la sazón estaba en guerra con la francesa y la española.

En nuestra misma patria, y precisamente en nuestros días, han tenido que deplorarse ocurrencias muy desastrosas á consecuencia de la ley de Cortes de 8 de octubre de 1820, que introdujo algunas alteraciones notables en el sistema de alistamiento de hombres de mar. No se extinguó en esencia el método de la matriculación, puesto que los que querían disfrutar con cierta amplitud del ejercicio de la pesca, ó dedicarse exclusivamente al de la navegación, tenían que acudir á los ayuntamientos de sus domicilios para ser inscritos en las listas respectivas, y quedaban por el hecho mismo sujetos al servicio de campaña; pero se quitó desde luego la organización militar que se había dado á estos cuer-

pos, les faltó la rígida disciplina de su primitiva constitución y aflojaron virtualmente los vínculos de la obediencia, del respeto y la subordinación. Obligadas las corporaciones municipales á favorecer de gente á los bajeles de guerra, sin fuerza moral ni medios concilios para imponer para obligar á los buques á llenar su turno y cumplir los compromisos que habían adquirido, se vieron imposibilitadas de cubrir los pedidos de hombres de mar que les hacían los capitanes generales de los departamentos, quienes por su parte tropezaban con los mayores apuros para atender á las obligaciones del servicio. Vióse este completamente abandonado y privado de la acción necesaria, y como los capitanes generales no podían cumplir las órdenes del gobierno por falta de marinería, fué necesario nombrar jefes de la armada que pasasen á las capitales de las provincias marítimas á promover y activar la remisión de los cupos de hombres respectivamente pedidos, con encargo de examinarlos y desechar los que no fuesen aptos para el servicio.

Fueron, empero, inútiles estas y otras disposiciones que se dictaron, pues lejos de encontrarse remedio al mal, llegó éste á su último periodo de gravedad, pues hubo embarcación en aquel tiempo que debiendo salir á una comisión importante, estuvo meses enteros detenida en el puerto por no haber podido reunir su tripulación. De resultas de este terrible desconcierto, y de haberse falseado por su base el fundamento cardinal de las matriculas, ingresó en el servicio de la armada mucha gente de mal vivir ó de viciosas costumbres, que relajaban la disciplina y era preciso refrenar, no siendo otro el origen de la sublevaron acaecida en el navio Asia y bergantín Aquiles, en las islas denominadas de los Ladrones, una de las Marianas, el 10 de marzo de 1825 á las ocho de la noche.

Triste es decir que la sedición empezó por no haber querido la marinería obedecer la orden de virar el cabrestante, y que el bizarro comandante del navio, que subió al alcázar acompañado de varios oficiales y de un guardia-marina que conducía un farol, después de haber atengado sin fruto á los amotinados, recibió un golpe que le rompió la pierna izquierda y tres sablazos en la cabeza, siendo después arrojado á tierra en aquel estado, junto con los demás oficiales á quienes tenían arrestados en la cámara. Después de consumar este atentado, se dirigieron los sublevados á diversos puntos de los países de América, donde entregaron los buques á los disidentes, sufriendo el estado esa lamentable pérdida; y hé aquí el resultado del

primer ensayo que se hizo alterando las bases orgánicas de las matriculas de mar, y eso que, como ya queda indicado en otro lugar de este artículo, no llegó á abolirse del todo este sistema, ni se adoptó tampoco el de los buques voluntarios para el servicio de guerra. La desorganización y que desistían de sus tamerarios intentos, si es que las lecciones de la experiencia y el voto autorizado de la historia basta para conseguirlo, puede añadirse aun, que en los Estados Unidos, en ese país clásico de la libertad y de la soberanía del pueblo, donde el ejercicio de la navegación no conocía restricciones algunas y estaba espedito para todo el que quería dedicarse á él, se han dictado recientemente medidas de represión que han sido recibidas con aplauso por la sensatez y buen sentido del país, que había llegado á comprender los gravísimos perjuicios que experimentaba el Estado de que personas imperitas tripulasen y mandasen los buques.

No nos oponemos nunca al gran principio del progreso, de ese progreso civilizador y fecundo que lleva á todas partes la ilustración y los adelantos; pero de admitir reformas útiles y provechosas, á invadir, destruyendo con ligereza todo lo que hay de más respetable y benéfico en las obras é instituciones que nos ha transmitido la antigüedad; hay una distancia inconmensurable, un espacio inmenso. Si deseamos que nuestra abatida marina se restituya al grado de esplendor que tuvo en otros tiempos, y que al recordar su pasada grandeza no pueda repetirse aquella metáfora, tristemente célebre, de que fué un coloso de bronce con los pies de barro, es menester principiar antes de todo por moralizar la administración, por aniquilar y destruir el funesto germen de los desórdenes que se deploran, de los despilfarros que la agobian.

Fórmese desde luego un buen Código penal de marina que esté en consonancia con las necesidades y adelantos de la época, y en el que se provean y castiguen todos los delitos concernientes á fraudes, omisiones, abusos y descuidos de los empleados en el ejercicio de sus funciones, y muy particularmente en lo relativo al importante ramo de contrataciones y á la criminal y funestísima admisión ó tolerancia de malos materiales en los depósitos; corrijanse, arreglense y refúndanse las antiguas ordenanzas generales de la armada naval, añadiendo ó eliminando de sus artículos todo aquello que conduzca á ponerlas en armonía con la legislación contemporánea y actuales circunstancias políticas; súntanse los arsenales de todos los artículos necesarios para la construcción