

EL ECO DE CARTAGENA

Jueves 31 de Agosto de 1882

A continuación insertamos otro artículo de los de la serie que sobre marina de guerra está publicando el *Correo*, periódico de Madrid.

NUESTRA MARINA.

—o—
V.

Dejamos ayer interrumpido nuestro trabajo en las consideraciones que hacíamos, con harto sentimiento, sobre las resistencias que los intereses locales oponen en España á las reformas más justificadas.

Esta lucha de los intereses particulares y locales contra los del Estado, disculpa, sin justificarlos, la existencia de muchos males; pero no debe ser óbice para que el ministro y la junta suprema de la armada, inspirándose en su amor al cuerpo y á su patria, propongan y lleven á cabo el abandono de los establecimientos que no se necesitan, y los remedios para cortar de raíz los males que hemos examinado y otros que aún hemos de estudiar, en las manifestaciones de la opinión pública, en éste ó en otro artículo, porque son tantos los escritos que á la vista tenemos, que á pesar de nuestros deseos de ser concisos, no podremos resumir en uno solo lo más interesante de todos ellos.

Señálase unánimemente como carísimo cuanto se hace en el arsenal de la Habana; los que conocen el numeroso personal de jefes y oficiales que allí existe, los sueldos crecidos que la vida de aquellos países exige, aun para sostenerse muy modestamente, lo caro del obrero y de los materiales, que en su mayor parte han de ir de fuera, y los abusos y defectos que hemos indicado como comunes á todos los arsenales, comprenderán que no hay exageración en los escritos que de esto han tratado, y que á pesar de que en la última legislatura ha habido diputado que pidiera la construcción de tres buques nuevos en aquel arsenal, esta petición no puede obedecer más que á los intereses locales que acabamos de estigmatizar, y que aquel establecimiento debe cerrarse con tanta más razón, cuanto que las carenas de alguna importancia pueden hacerse con mucha más economía en los arsenales de la Península ó del extranjero, y para las urgentes y las de los pequeños cañoneros, hay astilleros particulares con mayores recursos que el del Gobierno y en los que se han hecho muchas carenas de buques de guerra á pesar de la existencia del establecimiento oficial cuya supresión pedimos. Por otra parte, con un material en buen estado como el que debemos tener y hemos propuesto, ningún barco debe hacer una campaña de más de 3 años fuera de la Península, siendo todos relevados con puntualidad y en épocas convenientes.

Como no hay en Filipinas por hoy industria particular capaz de satisfacer las necesidades de aquel apostadero, no puede cerrarse el arsenal de Cavito, preciso para hacer las reparaciones de los pequeños cañoneros que son allí permanentes; pero sí pueden reducirse á la mitad sus empleados sin disminuir su importancia actual, aunque no creemos que deben hacerse allí las construcciones que se han hecho, y ni allí ni aquí carenas como las

que han sufrido y sufren goletas viejas é inútiles como la *Africa*, *Valiente* y *Animosa*, que después de dispendios excesivos serán buques inútiles para el servicio. Este arsenal escaso de agua y sin defensa de ninguna clase, será presa de un enemigo hábil el día que tengamos un conflicto internacional. Hace más de medio siglo que, reconocida la necesidad de trasladarlo, se nombran juntas y comisiones que estudien este asunto, y los informes y memorias sobre él son numerosas.

Ya es hora de resolver su traslación, ya al magnífico puerto de Subic, ya al de Hamilo, que por su proximidad á la bahía de Manila, sus buenas condiciones marítimas, y la facilidad con que puede defenderse, reúne quizás más ventajas que el de Subic. A Filipinas como á Cuba, deben ir cada tres años buques en buen estado, que no necesiten más carenas que las que provengan de un accidente de mar, haciéndose los relevos con exactitud en los tiempos marcados, condición que si es conveniente en los viajes á Cuba para evitar averías inútiles y frecuentes en las malas estaciones; lo es mucho más en las travesías á Filipinas, no solo porque de ir á favor ó en contra de la monzon reinante hay una diferencia en el tiempo empleado y el carbon consumido que quizás llega á un 30 por 100, sino porque es poco conveniente exponer un barco á encontrar un huracán, en el que la mejor inteligencia y el mejor buque, son impotentes contra el poder de los elementos.

Cuando la opinión pública clama por la supresión de arsenales, se ha empezado la construcción del sexto en Bonanza, con agua escasa en la barra del Guadalquivir, con rápidas corrientes, que dificultan las obras y las experiencias, y vemos en este particular tan conformes los pareceres de folletos, revistas y prensa periódica, que aun sin darnos cuenta de los móviles de interés general á que haya podido obedecer este que confiamos no pase de feto abortado de arsenal, aconsejamos desde luego la conveniencia de paralizar sus obras, dar por perdido lo malgastado, y llevar á Cartagena ó Ferrol, si se creen de necesidad absoluta, los elementos adquiridos para la fabricación de torpedos.

Quédanos, por último, el examen de los tres grandes arsenales de la Península que á juzgar por lo que nos han costado y cuestan, debieran ser tan buenos como los mejores de Europa; pero que según vemos, necesitan aun muchos perfeccionamientos para responder á las necesidades del moderno arte naval, y cuyos defectos generales ya hemos apuntado.

Hay orador y publicista tan radical en sus opiniones, que no se contenta con menos que la cesión de los tres establecimientos á la industria particular; pidiendo que el Gobierno haga cuanto necesite donde más convenga á sus intereses. Aun cuando fuera posible esta medida, sería hoy evidentemente poco previsora; hasta las naciones más adelantadas en estos ramos, se ven obligadas á construir por su propia administración la mayor parte de su material de guerra; y no hay que hacerse ilusiones respecto á nuestros astilleros y talleres particulares que no se hallan todavía en estado de emprender, ni aun las construcciones navales que necesitan nuestros navieros en condiciones mecánicas y económicas, que puedan competir con lo que ofre-

cen muchas casas extranjeras, y aun cuando en tiempos normales pueda y deba adquirirse fuera de España lo que sea preciso, sería imprudente el no tener medios y elementos para bastarnos á nosotros mismos el día de un apuro para la patria.

Un artículo y un discurso solos tenemos á la vista preconizando la concentración de todos los elementos que hoy tenemos en los otros dos; pero además de los inconvenientes de fijar en un sólo objeto todos los cuidados y fuerzas del enemigo, el arsenal del Ferrol, que es el que hoy cuenta con más elementos de construcción, privaría de auxilios próximos á las escuadras del Mediterráneo que no atravesarían fácilmente el Estrecho de Gibraltar: el quedarnos solamente con el de Cartagena tendría los mismos inconvenientes para las flotas del Océano, y el de Cádiz que se halla entre ambos mares necesaria, para convertirse en arsenal, único, obras de defensa, diques y dragados continuos, cuya carísima construcción y conservación no estarían en armonía con su utilidad.

La generalidad de las personas competentes están conformes en que es de conveniencia y hasta de necesidad el sostenimiento de dos arsenales completos, aun cuando en tiempos de paz tuviera cada uno de ellos á su cargo la construcción especial de ciertos elementos marítimo-militares; pero en lo que discrepan los criterios influidos á nuestro juicio por los intereses locales, es en la designación del que ha de sacrificarse en bien de la patria y de la marina. Los partidarios del Ferrol hacen valer su hermoso dique, único en España, sus excelentes talleres, su magnífica dársena y sus buenas condiciones militares; hablan los defensores del de la Carraca de su antigua historia, de su estratégica posición entre nuestros dos mares, en la entrada del Estrecho y proximidad á nuestras posesiones de Africa y los de Cartagena de la concentración de sus talleres al rededor de su comodísima dársena, la proximidad á la población que lo surte de obreros, su excelente puerto de comercio, la carencia de corrientes que facilitan las esperiencias y su posición militar casi inespugnable á poca costa. Entre los defectos que vemos apuntados, parecen los más serios la separación de los talleres y gran las de construcción, que hoy deben estar unidos, y lo lluvioso del clima, que disminuye el trabajo útil en invierno, de que acusan al Ferrol, para la Carraca, la falta de seguridad, la escasez de fondo, que impide á los modernos buques acorarse y utilizar sus diques, las distancias enormes á que se hallan barcos, talleres y oficinas entresí, y todos de la población, lo que origina considerables pérdidas de tiempo, trabajo y dinero, y lo caro que sería ponerlo y conservarlo en estado de prestar servicios útiles para la gran marina; apuntando, por último, para Cartagena, su falta de dique seco, asegurando que el flotante, que ya no es nuevo, no puede levantar un grande acorazado y es de cara conservación, y que el famoso varadero de Santa Rosalia, empezado há más de 30 años y en el que tantos millones se han gastado, aún no se ha utilizado para nada, ni se ha decidido aún el medio de que se valdrán para poner sobre él nuestros grandes y pesadimos buques de guerra.

Sea cualquiera el sacrificio, es palmaria la conveniencia de cerrar uno de estos tres arsenales, aplicar los cuantiosos recursos que hoy se invierten en su sostenimiento

á el perfeccionamiento del material industrial de los otros dos y amortizar el personal allí empleado, poniendo por cima de intereses egoístas el de nuestro país, tan agobiado por cargas poco reproductivas no solo en marina, sino en todos los ramos del Estado, por organismos, obras y empleos, que no son más que un socialismo disfrazado, y socialismo del peor género.

A las reformas y economías que de este artículo se deducen, y á otras que habremos de deducir del examen de otros ramos de marina, añadiremos en este, por ser cuestión de arsenales y construcciones, que deben éstas obedecer á un plan razonable, sancionado por la nación, y de ningún modo al capricho ó impresiones momentáneas de un ministro, con lo que no se darían casos de construcciones ordenadas y empezadas hoy en casa ó en el extranjero, y abandonadas mañana, con graves pérdidas materiales y morales; que se debe mostrar una severa justicia para los que, por inercia, apatía ó mala fe, deben ser responsables de que se malgasten los recursos, tanto más preciosos cuanto más escasos, que la nación puede consagrar á la marina, en compras de material y de buques, en carenas y construcciones de todas clases, que no obedecen á órdenes del Gobierno y al plan sistemático que debe prefijarse, ó que no responden por su bondad y calidad á las condiciones que minuciosamente deben constar en los proyectos de toda compra ú obra aprobada por las Juntas facultativas, evitando que en lo sucesivo se reproduzcan, con fundamento, acusaciones de apatía, negligencia, ineptitud, lenidad y voluntariedad, ya que no de inmoralidad en la dirección y administración de todos los ramos de marina; que es altamente beneficioso y conveniente para el Estado, para la Armada y para la nación en general, el suprimir, con la firmeza que debe inspirar el cumplimiento de un sagrado deber, y sin contemplación de ningún género para intereses particulares ó locales, toda plaza que no sea realmente útil y absolutamente necesaria, que al multiplicarse, han dado lugar á que se calificquen nuestros arsenales de casas de beneficencia, y del mismo modo el entregar á la industria particular todo lo que nuestros nacionales pueden fabricar en buenas condiciones económicas, suprimiendo por consecuencia los talleres inútiles y perjudiciales en cuanto hacen competencia y disminuyen la emulación y el trabajo particular, y despedir la maestranza y demás empleados ocupados en ellos; y terminaremos censurando como contraproducente el gravísimo error marinerío, militar y económico, que se comete sosteniendo con grandes carenas cualquiera buque que no esté ni pueda quedar al nivel de su época, al terminar una reparación de importancia; y el mayor aun por sus desastrosas consecuencias de empezar la construcción de un barco sin saber cómo y cuándo se va á terminar, es decir, sin contar con el dinero necesario para construir sin interrupción y en un brevísimo plazo, partiendo del principio que la utilidad del material marítimo será tanto mayor, cuanto más rápida haya sido su construcción, y que por grande é importante que sea una máquina marítima de guerra, no puede llamarse nueva cuando sus planos, tienen siquiera tres años de fecha, aun cuando esté sin estrenar, y por lo mismo que no se ha estrenado en