

EL ECO DE CARTAGENA.

PUNTOS DE SUSCRICION.

Cartagena: Liberato Montells y Garcia, Mayor 24, Madrid y Provincias, corresponsales de la casa de Saavedra.

SEGUNDA ÉPOCA.

PRECIOS DE SUSCRICION.

En Cartagena un mes 8 rs.—Trimestre 24.—Fuera de ella, trimestre 80.—Números sueltos un real.

Viernes 27 de Octubre.

El Eco de Cartagena

LA MARINERIA.

IV.

Poca diferencia habia entrela que practicaban la Holanda y la Inglaterra respecto al modo de tripular sus escuadras; pues hasta los momentos mismos de proyectarse un armamento, no contaba aquella nacion con gente alguna fija de que disponer, principiando á reunirse y ser admitida esta desde que se hacia la señal de que se la solicitaba.

Por lo demás la marineria holandesa ha sido tan numerosa como diestra y experimentada, contribuyendo esta circunstancia la de que todas ó casi todas las provincias de aquel Estado, á escepcion de Utrecht son marítimas, y sus principales poblaciones están situadas en puertos de mar, ó inmediatas á ellos. Los naturales del país no solo se ejercitaban en su mayor parte en la navegacion, sino que eran tan inclinados á vivir en el agua, que habia muchas familias que habitaban sobre ella en una especie de embarcaciones dispuestas al intento de servir de casas. La pesca del arenque en su tiempo, la del cabilloc, que se hace en las costas de Escocia, el comercio frecuente con las colonias de América, y con los puertos de Europa y Africa; y la compañía mercantil de la India oriental ocupaban un copioso número de marineros, teniéndoles incesantemente ejercitados en largos viajes, por lo que no era extraño que adquiriesen la pericia y agilidad en que tanto han sobresalido.

Serviase indistintamente la Holanda para sus armamentos de guerra, de los marineros del propio país, y de los de algunas provincias del Norte, tales como los de Dinamarca, Noruega, Islandia y otras costas del Báltico que con motivo de la pesca del bacalao y de la del que llaman Santo Rífish, que son unos peces de la

misma familia que aquel, que solo se criaban en mares fuertes y climas rígidos, se acostumbran á las mas duras faenas de la navegacion, haciéndose sumamente idóneos en el ejercicio. Y hé aquí de que modo sin tener marineria fija, conseguian los holandeses proveerse de la mas sobresaliente y útil, cuando la necesitaban para sus aprestos militares. Durante la campaña para que la tripulacion habia sido contratada, y muchas veces en todo el tiempo de la guerra, no era permitido á los marineros salir de la embarcacion en que habian contraido su empeño: pues aun en el caso de ser necesaria la carena de esta, se les trasladaba á otros buques, y permanecian en ellos mientras se ejecutaba aquella operacion. A pesar de la escrupulosa severidad con que se observaba esta medida, luego que arribaba el bajel á un puerto propio ó nacional, se permitia á todos los otros del país que se acercasen á él, ó enviasen sus botes ó lanchas con géneros y provisiones para que se surtiese la marineria de todo lo que la hiciese falta. Dura parecerá la restriccion impuesta por la Holanda para la gente que tripulaba sus embarcaciones de guerra; pero era absolutamente indispensable esa medida, atendido los elementos heterogéneos de que se componia, ya porque no eran procedentes de matrícula ó corporacion alguna que estuviese obligada á entregar ó sustituir los desertores, ya por que no pudiéndose precisar á los alistados con medidas violentas á que continuasen en el servicio, lo mas prudente y acertado era quitarles la ocasion de que le abandonasen, impidiéndoles salir de abordodel bajel, mayormente cuando en recompensa de esta privacion necesaria, encontraban en la misma nave cuantos gozes pudieran hacerles desear bajar á tierra, sin escepcion de aquellos que no son permitidos en otras naciones.

Para formarse una completa idea de la fecundidad con que así esta potencia como la Inglaterra han procreado y mantenido, el número mas copioso y excelente de marineros,

basta fijar la atencion en la suma de buques que una y otra han tenido navegando en los tiempos á que aludimos. La compañía de la India Oriental en Holanda sostenia 140 navios en constante ejercicio; y de ellos enviaba Amsterdam todos los años de 16 á 20, y recibia otros tantos. Zelandia remitia 8 á 10. Delft Rotterdam, Hoorn y Enkhuyzen mandaban 2 ó 3. Por manera que salian cada año de 32 á 40 navios, y volvian otros tantos. Necesitábase además para conservar espedita esta fuerza, tener entre las Indias y Europa otros 50 ó 60 navios mas de reserva, que se preparasen y armasen y de aquellos, que viniese á componerse una totalidad de 140 por lo menos. El porte comun de ellos era de 1.200 toneladas abiertas para montar de 60 á 64 cañones; y como la tripulacion de cada uno incluyendo en ella á los oficiales, no podia bajar de 150 hombres, venian á necesitarse de 17 á 18.000 marineros, para los 120 navios que estaban de continuo fuera de los puertos de Holanda.

En el estrecho del Sund se llevaba un registro exacto de las embarcaciones que entraban en el Báltico á causa del derecho con que aquellas contribuian á Dinamarca; y habiéndose hecho el cómputo de varios años, resultaron anotadas en cada uno de ellos 1.200 holandesas, 800 inglesas y 200 francesas. Doloroso es decir que siendo españoles los primeros buques que tremolaron su pabellon en aquel mar el año de 1.751, solo se encontrasen los asientos de dos, uno que iba á Rotemburgo, y otro que se dirigia á Dantzaiik. La bandera portuguesa no se habia visto por entonces flamear en aquellos puertos; pero si regulamos las 1.200 naves holandesas unas con otras á 10 hombres no mas de tripulacion, vendrán á componer doce mil marineros, empleados en solo el tráfico de esa carrera. Para el de la pesca del bacalao salian de Amsterdam anualmente por el mes de Marzo, y se restituian por los de Julio, Agosto y Setiembre de 180 á 200 embarcaciones, que regulados á 20 hombres, formaban un total de 3.600

á 4.000. Ocupábanse asimismo en la pesca del arenque 263 buques que de las diversas provincias partian para este ejercicio el día 15 de Junio de cada año. De modo que, llevando cada uno de ocho á diez hombres, venian á componer 2.500 por lo menos, que unidos á otros tantos que se empleaban con muy corta diferencia en la pesca del cabilloc, sumaban próximamente 5.000 cuya partida agregada á las anteriores, forma un resumen de mas de 39.000 marineros.

Añádase á este cálculo de gente de mar empleada, el gran número de ella que se contenia en las embarcaciones destinadas al comercio de América, en el de los puertos del Levante, en el de Berberia, costas de Africa, y otros puntos de Europa, y vendremos á sacar en limpio que estaban continuamente navegando de 50 á 60.000 marineros holandeses, sin incluir en ellos la multitud que se empleaba en barquear en los puertos y costas contiguas, en los canales y rios, y en la pesca diaria de las inmediaciones; pues para que unos permanecieran en el mar en las embarcaciones de cubierta, era preciso que hubiese otros tantos fuera de ellas que reemplazasen á los que morian, enfermaban ó permanecian algun tiempo descansando al lado de sus familias.

Sin embargo del crecido número de marineros que tenia esta potencia en continua ocupacion, todavia era mucho mas numerosa la que por la misma época habia en Inglaterra. Bien consistiese esto, en que la estension de este reino con inclusion de la Irlanda, abrazase un área siete ú ocho veces mayor que la que comprenden todas las provincias de la república holandesa; pues tal era el género de gobierno de esta nacion, bien procediese de que las distancias existentes entre unas y otras de las costas de estas, sean mucho menores que las que se encuentran en el reino unido; bien resultase finalmente de que son mas numerosos los puertos de este, y de que posee una poblacion excesivamente mayor, lo cierto es, que aunque era compara-