



LA MARINA NACIONAL.

MINISTERIO DE MARINA.



“El Universal” de México ha estado publicando una série de artículos relativos á la importante cuestión relacionada con nuestra Marina Mercante, firmados por el Sr. Angel Ortiz Monasterio.

Aunque la opinión de este señor nos merece el mejor concepto y es digna por mil motivos de ser escuchada en las altas esferas oficiales, no podemos ménos que manifestar nuestro desacuerdo con él en lo relativo al incremento alcanzado por las marinas de guerra y mercante nacionales. Dice el Sr. Monasterio que ántes no se hizo

nada y que ahora no se ha hecho más. En este concepto hay modestia de su parte y excesiva severidad y un poco de injusticia contra el personal director de los asuntos de marina en la actualidad.

El Sr. Monasterio sostiene que desde el año de 1876 no se ha dado un paso adelante en el progreso de las marinas de guerra y mercante, lo que no es perfectamente exacto.

Si hemos de referirnos primero á la Marina de Guerra, tendrá que convenir con nosotros de que si es cierto que en ese año acababan de adquirirse los cañoneros, los cuales materialmente ya no existen, sabe muy bien él porque estos buques tuvieron tan corta vida. Pueden en pocas palabras darse las verdaderas razones: 1.º la falta de personal idóneo para tripularlos; 2.º la desorganización completa en que en aquella época se encontraba la República, 3.º los inadecuados servicios á que con frecuencia fueron destinados; 4.º la tardanza para efectuar las reparaciones que los buques necesitaban despues de cierto tiempo de servicio; 5.º los verdaderos fracasos que de estas reparaciones resultaron en algunos casos, principalmente los hechos en San Francisco, y 6.º la escasez de recursos para el entretenimiento de los buques con que se ha contado en ellos durante la época en que mas los necesitaban para su conservación.

Si una cualquiera de esas causas habría bastado para acortar la vida de estos buques, se comprende bien el efecto de todas ellas obrando en combinaci6n. Pero ahora viene preguntar ¿podía el Departamento del ramo por su sola voluntad é iniciativa impedir que tales inconveniencias resultaren? Estaba en su mano hacer jefes, oficiales y marineros para los buques con la misma facilidad con que se censura su conducta? Le era posible oponerse á que los cañoneros se ocuparan en constantes transportes de tropa, servicio que gravemente los perjudicaba, pero que las necesidades del país lo exigian imperiosamente? Es responsable el Departamento de la situación anormal de la República por ent6nces? Podía multiplicarse para dirigir personalmente las carenas que manos inexpertas á veces tenían á su cargo, sin que de ello pudiera ser responsable el Jefe del Cuerpo? Y finalmente, ¿es justo hacer cargos al Departamento de Marina porque los buques no fueron reparados en tiempo, siendo que precisamente en las épocas en que debieren cuidarse más sus cascos y máquinas era cuando más frecuentes servicios hacían y no era posible desprenderse de ellos para enviarlos á repararse?

Donde hay una falta, debe haber á la vez un responsable de ella, y por eso tememos que el Sr. Monasterio quiera suponer que la "Revista Marítima" disculpa á todos y oculta la responsabilidad de quien corresponda. Profundo error si así lo pensara.

Este ramo importante del servicio público, tuvo que sentirse afectado de la situación anómala porque atravesaba la República en los tiempos en que estaba llamado precisamente á florecer. A esta circunstancia especial se agrega otra de no ménos valor y que pasa á menudo desapercibida para los que se han dedicado á estudiar las causas de la decadencia de la Marina de Guerra. Vamos á enunciarla.

Es perfectamente sabido que las cuestiones de mas vital importancia del país se ventilan en la capital de la República y á lo sumo entre las ciudades mas importantes, que se hallan también muy al interior. La prensa de la capital rara vez se ocupa de reproducir ò acoger los artículos de los periódicos que ven la luz en las costas, á ménos que ellos sean sensacionales y puedan llamar la atención de sus lectores. Los asuntos de Marina desde tanto tiempo atrás tratados en diverso tono y con la misma asiduidad tanto por los periódicos del Golfo como por los del Pacífico, no son realmente de la clase aquella capaz de provocar el interés ò siquiera la curiosidad de los habitantes de los pueblos interiores de la República y mucho menos de la capital misma que abunda en noticias de sensación. De aquí pues que la mayoría de los habitantes de México que es la que habita el interior, se hallen en las más densas tinieblas sobre el valor real y moral de una institución de esta especie. Estamos cansados de leer artículos de la capital relativos á cuestiones de marina, que si bien podrían aceptarse como hermosas piezas literarias, llegado al estudio de su contenido, merecerían un calificativo que en nada halagaría á sus autores.

He ahí pues las dos causas principales del estado de postración de la Marina Nacional. Cualquiera otra que se nos apunte, nos será fácil probar que no tiene su origen sino en una de las dos que como base de esta *raquítis marítima*— permítase esta expresión—han privado el país de una institución, cuya importancia no sabemos decir si feliz ó desgraciadamente, no ha sabido aun conocer.

Pero culpar al Departamento de Marina por no haberse desarrollado ésta conforme lo exigen las necesidades del país y lo reclama nuestro patriotismo, es notoriamente injusto. El Sr. Monasterio

desempeñó ese Departamento en un período en que el estado financiero del país no era ni con mucho tan precario como en la actualidad y si hemos de tomar à la letra su afirmación, resultaría confeso de negligencia y falta de voluntad para el fiel desempeño de su cometido de entónces. Y nunca aceptaremos semejante cosa. Demasiado acreditó su competencia en el ramo que le estaba encomendado y hartos desvelos le costó propender á su desarrollo, tropezando siempre con las dificultades que dejamos apuntadas. Pudo equivocarse, pudo errar en muchos conceptos, pero eso no bastaría para condenarlo con la acritud con que él mismo lo hace en sus artículos de "El Universal." Ahora, haciendo extensivo su juicio al Jefe actual del Departamento, todavía resalta más por la severidad para juzgar de sus trabajos y la falta de justicia para condenarlo. La ley de organización de la Armada, la Ordenanza para la Marina de Guerra, los diversos reglamentos para el servicio interior de los buques, la adquisición de la Corbeta-escuela "*Zaragoza*," los variados proyectos para la formación del personal de marina y el incremento de su material, el Código de Justicia Marítima en preparación y finalmente el Código Naval de la Marina Mercante, obra de aliento y llamada á aliviar en gran parte la angustiosa situación del comercio marítimo, no son sino unos pocos de los trabajos acabados por el Departamento de Marina, cuyo Jefe es el General Don José M. de la Vega, autor de todos esos estudios y servidor perseverante de la Armada. Nos consta personalmente su empeño por alcanzar todo el progreso posible para nuestra corporación, y no porque se halle en el poder habíamos de callar por temor á que se juzgue de interesada nuestra declaración. Todos esos trabajos podrán tener sus defectos como los que emprendiera el Sr. Monasterio. ¿Qué obra humana no los tiene? Pero no por eso pierden su mérito ni mucho ménos pueden desconocerse las sanas intenciones de su autor y negarle la mas codiciada recompensa de un servidor público: el reconocimiento de sus conciudadanos.

Solamente en este punto discrepamos de opinión con la muy ilustrada del Señor Angel Ortiz Monasterio. Por lo demás sus artículos están llenos de poderosas razones para demostrar la necesidad de que el país mire con ménos desdén un instituto digno de la consideración pública y de estudio preferente al hacerse el de todos los ramos que contribuyen á fomentar la riqueza nacional.

Parece increíble que el pueblo mexicano haya menospreciado la Institución de Marina ó considerádole un rango tan secundario. Es impropio de un pueblo altivo y fuerte. Cuando vemos el orgullo con que naciones tanto más débiles que México, pasean su pabellón por los mares del mundo y hacen respetar su autonomía contra las potencias mas poderosas de la tierra, cuando pensamos que el honor de México pueda estar á merced de un país cualquiera que tenga una Marina de Guerra, no podemos disculpar á los que, considerando estos casos como remotos, dejan que venga una severa lección —¡librenos de ella Dios!—á obligarnos á formar marina para la defensa y resguardo de nuestras dilatadas costas.

Pero si la Marina de Guerra no ha logrado merecer el nombre de tal á pesar de los esfuerzos de unos pocos verdaderos conocedores de la importancia de su aplicación como fuerza moral y material, la Marina mercante en nada ha aventajado á aquella, con la diferencia de que ésta no ha surgido en la proporción que debiera, por razones muy distintas que la Marina militar. A ésta se le niega por la mayoría mas ilustrada del país, su importancia práctica y se le considera como un artículo de lujo llamado á saciar la vanidad nacional; mientras que á la mercante no siendo posible desconocerle su valor, le ha ocurrido que toda protección que ha querido dispensársele, se ha establecido de tal manera que ha resultado contraproducente.

El derecho diferencial de bandera, la mas irritante concesión que pudo hacerse al elemento marítimo mercante, fué uno de estos medios de protección que á la postre resultaron en favor del extranjero. Bastante se ha discutido y probado la verdad de esta aserción, para que nos empeñáramos en demostrar cuán cierto es que ni un solo buque nacional obtuvo provecho alguno de esta prerogativa.

Enmendado este error con la derogación de la ley de 12 de Diciembre de 1883, solo falta ocuparse del estudio de todos los demás puntos de detalle que embarazan el desarrollo de la Marina Mercante Nacional. El Código Naval formado por el Gral. de la Vega, resuelve del modo mas favorable posible gran parte de esta interesantísima cuestión. Pero como una obra de esta clase que ha de ser ley permanente de la República, no puede abarcar entre sus preceptos, algunos puntos de meros detalles que solo los Reglamentos Marítimos y de Sanidad, que están sujetos á frecuentes reformas, pueden comprender, preciso es que se diga por la prensa y por todos

los medios que estén al alcance de los interesados, cuales son aquellas trabas que mas entorpecen el servicio del tráfico marítimo nacional; qué reformas sugieren como ventajosas, tanto en la reglamentación de los servicios como en la Administración de los mismos; y en general que hagan luz sobre esta materia aportando cada uno el contingente que les dà su práctica en los negocios marítimos y su experiencia comercial en las costas. Pero si los que están en aptitud de suministrar estos importantes datos, se limitan á comentar en los corrillos callejeros las *malas disposiciones gubernamentales*, si ha de bastarles elevar una y cien quejas contra tal ó cual procedimiento verificado por un funcionario anexo al servicio de que tratamos, tal vez sin mala intención y solo por ambigüedad ó imperfección de las leyes y reglamentos, ¿cómo quieren pues, que se enmienden con anterioridad á la promulgación de las leyes tales defectos ó vicios en la Administración del ramo?

Expuestas claramente las dificultades con que se tropieza para el armamento de naves de bandera nacional, no tenemos la menor duda de que serán tomadas en cuenta por la Secretaría respectiva, que principalmente en la época que atravesamos, se dedica con ahínco y perseverancia á facilitar el progreso de la Marina mercante nacional. Se han dado ya algunos pasos en pro del desarrollo de esta Institución, pero la obra no está del todo completa y si muchos como el Señor Monasterio auxiliaran con sus luces y conocimientos prácticos para la formación de leyes y reglamentos marítimos que obedecieran en lo posible á los intereses fiscales y del comercio, habrían sin duda, hecho obra de buenos ciudadanos.

No es tan desconsolador el estado actual del país en que su suelo como por encanto, multiplica sus producciones agrícolas y á medida que se vayan facilitando los medios de comunicación terrestres y marítimos, la proporción de ese aumento será aun mayor. Cuanto se haga en este sentido contribuirá al bienestar del comercio y fomentará la riqueza del tesoro público aumentando la exportación é importación de productos nacionales y extranjeros.

Tiende á este mismo fin, entre otros, la creación del Ministerio de Marina propuesto en sus artículos de "El Universal" por el Señor Ortiz Monasterio. No habiendo podido disponer del tiempo suficiente para hacer un estudio meditado sobre el particular, pues á la ligera trazamos estas líneas, no nos es posible emitir un juicio exacto

sobre esta innovación que por su importancia merece una atención especial. No dudamos un momento de las ventajas que resultarían de la unificación de todos los servicios marítimos, asunto que se halla consultado en el Código Naval actualmente en estudio y que tal vez al salir à luz estas líneas haya merecido la sanción del poder legislativo. Apenas puede concebirse que en un país cuyos recursos no son abundantes que le permitan diseminar los servicios de un mismo ramo encargando especialidades para la atención de cada uno, haya podido mantenerse por tan largo tiempo el sistema presente de administración de algunos servicios marítimos. Porque si la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, por ejemplo, tiene á su cargo la instalación y conservación de faros, boyas y valizas, indudablemente necesitará asesorarse con algun marino ó tener en su personal algun ex-oficial competente de la Armada además de uno ó varios Ingenieros que hayan hecho estudios especiales en el extranjero, desde que en el país no hay donde hacerlos. Si la misma Secretaría está encargada de la construcción de muelles, varaderos y demás obras artificiales en los puertos para su formación, mejoramiento ó conservación, preciso será tambien que tenga á sus órdenes un personal técnico del ramo naval ó que haga venir del extranjero ingenieros hidráulicos de experiencia comprobada. Si la pesca está igualmente dependiendo de otra Secretaría que la de Marina, á menudo será necesario pedir á ésta su opinión sobre los diversos puntos relacionados con esta industria esencialmente marítima. Sí, todavía la navegación mercante está afecta en parte á la Secretaría de Comunicaciones por lo que se refiere al servicio de Correos y subvenciones á los buques ó Compañías de vapores, se tropezará á menudo con inconvenientes, que hoy dia palpamos á cada paso y que no sería posible remediar sino oyendo su opinión á la Secretaría del ramo á quien compete este otro servicio marítimo. De manera pues que si las diversas Secretarías que en la actualidad tienen á su cargo las varias materias que hemos enumerado, se encuentran en el caso de ser asesoradas por marinos ó de lo contrario están obligadas á pagar especialidades que no se encuentran en el país, viene eso á ser lo mismo que hacer depender aquellas Secretarías de la de Marina á obligar un desembolso exagerado que el erario no está en situación de hacer. De otro modo no es posible que estos servicios sean eficazmente desempeñados.

Bajo este punto de vista no hay la menor duda de que la unifica-

ción de los servicios marítimos redundaría en beneficio general y acarrearía positivas economías al Tesoro público.

No hemos de tratar el punto relativo á la *necesidad* de que el Ministro de Marina precisamente ha de ser un civil, por mas que en los Estados Unidos, en Inglaterra, en muchos otros países de Europa y en todos los de América, veamos á menudo este Ministerio servido por personas extrañas á la marina. No damos á este asunto la importancia que el Sr. Ortiz Monasterio; pero hemos de hacer notar que si tomáramos á la letra la exposición que este señor hace sobre las condiciones de los jefes de alta graduación de la Armada que “no han atravesado el océano ni como pasajeros” y por ende les falta la práctica necesaria para regir la Administración del ramo, resultaría que la Junta Consultiva de Marina llamada á asesorar al Ministro en los asuntos técnicos á que hace referencia el Sr. Monasterio en su proyecto de creación del Ministerio de Marina, no sería posible constituir la con semejantes jefes, y entònces quisièramos saber còmo había de formarse. ¿Se encargarían al extranjero cierto número de Jefes de Marina para asesorar en el Ministerio del ramo? Se aguardaría que los jefes jóvenes de la actual Marina tuvieran la práctica suficiente para servir de consultores? La resolución de este problema cuya planteación se impone por la declaración hecha á la ligera sin duda por el Sr. Monasterio, no es tan fácil como debe haber parecido á su autor, puesto que cualquiera de los caminos que dejamos apuntados serían impracticables ó inconvenientes, ó tal vez lo uno y lo otro.

Los que miramos con el mayor interés los asuntos que se refieren á las Marina de Guerra y Mercante, tenemos plena confianza en que el porvenir de estas instituciones está en buenas manos y que serán estudiadas las reformas que conduzcan á su creciente progreso con el sano criterio que requieren y el elevado patriotismo que imponen. Toda ayuda que se preste por la prensa, toda indicación que se haga por las personas que, como el Señor Ortiz Monasterio, tengan la ilustración bastante y la experiencia suficiente para pintar el estado actual de la Marina, los vicios ó defectos de las leyes ó de los encargados de cumplirlas, señalando á la vez la manera de remediar estas dificultades, harán que el laborioso estudio que demanda cuestión de tan vital importancia para el país, sea resuelta en condiciones las mas favorables para los grandes intereses en ella comprometidos. Tales son nuestros deseos.—A. F. M.