



PROYECTO
DE
ENGRANDECIMIENTO NAVAL

DE
ESPAÑA

POR EL COMANDANTE

D. CASTOR AMÍ Y ABADÍA

CAPITAN DE INGENIEROS



MADRID

IMPRESA CENTRAL Á CARGO DE VÍCTOR SAIZ
COLEGIATA, NÚM. 6

—
1882



Llig. 1843

PROYECTO

DE

ENGRANDECIMIENTO NAVAL DE ESPAÑA

CARTA PUBLICADA EN «EL IMPARCIAL» DEL DÍA 9 DE DICIEMBRE DE 1882

POR EL COMANDANTE

D. CÁSTOR AMÍ Y ABADÍA

CAPITÁN DE INGENIEROS

MADRID

IMPRENTA CENTRAL Á CARGO DE VÍCTOR SAIZ

CALLE DE LA COLEGIATA, NÚM. 6

—
1882



R. 20617

ENGRANDECIMIENTO NAVAL DE ESPAÑA.

Sr. Director de *El Imparcial*.

Mi muy estimado amigo: Desde que en el mes de agosto último dí cuenta á V. del pensamiento que encierran estos renglones, pensamiento acogido con la benevolencia que distingue todos sus actos y con el entusiasmo con que patrocina todo lo que tiende á engrandecer y elevar la fuerza armada del País, hervía en mí el deseo, halagado por sus desinteresados consejos, de lanzarlo á la opinión pública, á ese crisol donde todas las escorias se escupen indefectiblemente. Pero la desconfianza de que fuera interesado en mí el cariño á mi propia obra, por una parte; por otra, el temor de que su entusiasmo y amabilidad dieran realce á lo que apenas pudiera grabarse en el frío mármol de la razón y de la ciencia, contuvieron mi deseo en los ahogados límites de una platónica esperanza.

La opinión favorable, la entusiasta y benévola acogida, el científico y respetable criterio, el franco y leal apoyo que para este pensamiento he hallado, hace bastantes días, en entendidos generales, entre ellos, el primero, mi respetable amigo el ilustrado general señor López Domínguez, el estímulo que sus consejos han hecho nacer en mí, me han decidido, tranquilizándome, á entregarlo á la opinión pública en uno de sus más verdaderos y genuinos representantes, en el periódico de que es V. dignísimo director.

Un servicio, eminentemente patriótico, hecho al País y un vasto asunto industrial de gran entidad y provecho y no menos patriótico, son los dos principios que encierra el proyecto que en estas líneas voy á desarrollar.

Preocupada la Nación entera, en medio de los conflictos internacionales que se prevén, con la desnudez de sus mares, costas y fronteras, se ha despertado la opinión en pro de nuestra defensa nacional.

No he de negar yo, antes al contrario ensalzaré, el beneficio hecho al País por la Junta de Defensa nacional que el patriotismo y buen deseo de personas respetables congregó para dar el primer grito de alerta á la Patria dormida en su clásica indiferencia. A ese grito han respondido cuantos se llaman españoles en todos los ámbitos del globo, heridos en su orgullo patrio al ver débil y olvidada á la que un tiempo fué señora de gran parte de la tierra. Pero séame permitido dudar de la eficacia y prontitud de los medios propuestos para alcanzar un remedio que todos anhelamos, puesto que la práctica de cuantas asociaciones se han constituido de idéntica manera, ha hecho ver lo imposible de su realización, y aun llevada á cabo, no lejos tenemos el ejemplo de la guerra de Africa, hecho que despertó el mayor entusiasmo patrio de nuestra historia moderna, y la suscripción nacional que para aquella guerra se formó, apenas si bastaría hoy para comprar un moderno crucero de primera clase, mucho menos para construir un potente acorazado.

Diversas causas, de todos conocidas, han hecho ineficaces semejantes medios; pero si ese entusiasmo, ese movimiento nacional despertado por la Junta de Defensa nacional (y ésta es su principal obra) se encarrila por más prácticos caminos; si ese entusiasmo se halaga con la patriótica satisfacción de ver la realidad donde sólo habitaba una risueña esperanza y de tocar una recompensa, un premio á los sacrificios hechos, al dinero entregado, y al propio tiempo que de ese pensamiento sale la ventaja particular, brota el bello y anhelado espectáculo de una patria engrandecida, rica y respetada, no dudo que, de cuantos aspectos pueda revestir el egoísta interés, será el más grande, el más noble, el único sublime, el que dé forma al pensamiento que tengo la satisfacción de exponer, gracias á su periódico, á la España entera.

Engrandecer, reformar nuestra marina militar; he aquí el grito que hace tiempo resuena por toda España; he aquí el objeto que yo me propongo, y pido indulgencia, previamente, á cuantos más, mucho más inteligentes en la materia que yo, lean estos desaliñados renglones. Pero hasta hoy, todos cuantos proyectos se han presentado han girado en el estrecho y rutinario círculo de pedir al País, que no puede con las cargas que soporta, las cuantiosas sumas que para nuestra regeneración naval se necesitan, mayores ó menores, pero siempre grandes, según la proyectada potencia de nuestra futura escuadra, aunque sin dar los medios de que se reduzcan á un minimum compatible con nuestra penuria, y aun más, que este minimum sea por otra parte devuelto al Tesoro por la misma bondad del proyecto. Todos se han fijado, exclusivamente, en la marina militar, *que gasta*, y no en la marina mercante, *que produce*; si aquella está en dolorosa posición, ésta arrastra una vida llena de pobreza y de obstáculos; si la

primera necesita un grande desarrollo y un apoyo poderoso, no lo requiere menos la segunda, y he aquí por qué, Sr. Director, mi proyecto tiende al engrandecimiento de ambas marinas, á hacer que la segunda, con la riqueza que al País produce su movimiento, sostenga los compromisos contraídos por el Estado para la adquisición de la primera, y ésta á su vez ensanche los horizontes donde aquélla va á arrancar nuevos tesoros.

Paso ahora á desarrollar el mecanismo del proyecto.

*
*
*

Aprovechando el entusiasmo recientemente despertado en toda España y América, y aguijoneado por las ventajas que á todos reporta este proyecto, sería necesaria la representación de una vasta Asociación ó Compañía, formada por cuantos españoles aprobaran este pensamiento, pero mucho mejor por capitalistas, comerciantes y navieros, para proponer y conseguir del Gobierno los extremos siguientes:

La Compañía se compromete á construir en el plazo de *cinco* años los buques de guerra siguientes, cuyos planos y detalles serían objeto de ulteriores decisiones, pero partiendo de los datos que á continuación se expresan:

BUQUES.	Millones de pesetas.
<i>Cinco</i> acorazados de primera clase, ó de combate: marcha 16 millas como mínimo; coraza-acero de 0 ^m ,480; artillería, 4 cañones de 60 á 80 toneladas, 2 de 25, 4 de 12, y demás armamento de cañones-revolvers, ametralladoras y torpedos, á 15 millones cada uno.	75
<i>Doce</i> acorazados de segunda, ó guarda costas: marcha, 18 millas minimum; coraza-acero de 0 ^m ,350; artillería, 2 cañones de 40 toneladas, 4 de 18, 4 de 0,15, sistema Krupp, y demás armamento de piezas móviles, á 7.500.000 pesetas cada uno.....	90
<i>Siete</i> cruceros de primera clase: marcha 18 millas lo menos; artillería, 2 cañones de 25 toneladas, 4 de 12, y 4 de 0,150 Krupp, á 5 millones cada uno.....	35
<i>Veinte</i> cruceros de segunda clase: marcha, 15 millas; artillería, 2 cañones de 18 toneladas, 4 de 0,15 Krupp, á 2.500.000 pesetas cada uno.....	50
TOTAL.....	250

En recompensa de este servicio, el Gobierno se obliga:

1.º A reintegrar el capital en *veinte* años, consignando anualmente en el presupuesto de Marina la cantidad de 12.500.000 pesetas.

2.º A dar, durante los expresados veinte años, un interés *constante de uno por ciento* del capital total, consignando igualmente en el citado presupuesto la cantidad anual de 2.500.000 pesetas.

3.º A ceder á la Compañía el arsenal de la Carraca, por espacio de *cincuenta* años, exceptuando el material de armas portátiles, cañones, pólvoras y proyectiles.

4.º A otorgar á la Compañía el usufructo del territorio español de Santa Cruz de Mar Pequeña, según condiciones que más adelante se dirán.

5.º A ceder á la Compañía, en las bahías de Mahón y Santoña, los terrenos y franquicias necesarias para el establecimiento en ellas de dos grandes astilleros ó arsenales civiles con toda clase de fábricas, almacenes y artefactos, sin que puedan nunca ser los citados establecimientos centros de tráfico y comercio, sino centros industriales.

6.º A eximir á la Compañía, por termino de *diez* años, de todo impuesto ó cualquier clase de contribución que pueda pesar sobre los establecimientos de la Carraca, Mahón y Santoña.

Y 7.º A eximir, durante los mismos *diez* años, á la Compañía, de toda clase de derechos de aduana para todas las manufacturas y primeras materias que se importen con destino á los citados establecimientos.

El Gobierno se compromete además, según consideraciones que se expondrán más adelante, á establecer recompensas ó subvenciones, como sucede en otros países, á los armadores que construyan sus barcos en los astilleros de la Compañía, ya sea por toneladas de capacidad, ya por otro módulo cualquiera, declarándolos igualmente exentos, durante el primer año de su explotación, de todo impuesto ó derecho de navegación y puerto.

Para completar la escuadra de guerra que la importancia del País exige y para que los arsenales del Ferrol y Cartagena, con sus maestranzas, no queden parados, el Gobierno, por su parte, se compromete á consignar anualmente en sus presupuestos la cantidad de *seis millones* de pesetas para construcciones navales, realizadas en España y en el extranjero, con los cuales podría construir los necesarios para, en unión de los existentes *que sean útiles*, poseer al cabo de dicho plazo, construídos por su cuenta, los barcos siguientes:

	Millones de pesetas.
<i>Un</i> acorazado de primera clase, en circunstancias iguales á los anteriores.....	15
<i>Cuatro</i> acorazados de segunda, en circunstancias iguales á los anteriores.....	30
<i>Un</i> crucero de primera, id., id., id.....	5
<i>Diez</i> cruceros de segunda, id., id., id.....	25
<i>Cuarenta</i> cruceros de tercera clase: marcha, 14 millas; artillería, un cañón de 18 toneladas, 2 de 0 ^m ,15, y 2 de 0 ^m ,09, sistema Krupp, á 1.250.000.....	50
<i>Treinta</i> torpederos: marcha 22 millas, con todos los adelantos modernos, á 250.000 pesetas.....	7,5
TOTAL.....	132,5
de los que rebajando.....	62,5
por valor del material servible, son.....	70
Y descontando el valor del material inútil, que debe venderse sin demora, y lo estimo en.....	10
quedan,.....	60

millones de pesetas, que son los que propongo, á razón de *seis millones* por año; aconsejando al Estado que, si bien debe conservar el material viejo, mientras el nuevo va construyéndose, no debe gastar *un solo real* en sus reparaciones, ni sostenerlos á flote *un solo día* después de obtener sus reemplazos, sin sacarlos á la venta ó al aprovechamiento.

Razones de compañerismo, convicciones, tal vez, de que el abuso no es sólo patrimonio de una institución, sino de todo el País, el propósito, sobre todo, de no tratar en estos renglones más asuntos que los referentes al material, me obligan á pasar por alto las economías que en el personal y la administración de la marina pueden verificarse; pero reducidos á dos los arsenales, dedicando durante *cinco* años todo el presupuesto de construcciones marítimas de las provincias de Ultramar á la mejora de los mismos, dedicando las economías del personal de Ultramar al progreso de aquellos apostaderos, podrían estar los establecimientos navales de guerra, al cabo de esta fecha, en estado de poder atender por sí á la construcción y reparación de los buques de guerra, cesando el lamentable estado actual que los hace incapaces de cualquier obra seria, y de este modo, la Nación española, al cabo de cinco años como *mínimum*, y diez como *máximum*,

se encontraría con sus arsenales y apostaderos en buen estado y con una escuadra que, aparte de las fuerzas sutiles dedicadas á la vigilancia, estaría representada por los buques siguientes:

	Cañones.
<i>Seis</i> acorazados de primera clase, con.....	60
<i>Diez y seis</i> acorazados de segunda ídem, con.....	160
<i>Ocho</i> cruceros de primera ídem, con.....	80
<i>Treinta</i> cruceros de segunda ídem, con.....	180
<i>Cuarenta</i> cruceros de tercera ídem, con.....	200
<i>Treinta</i> torpederos, ó sea	
<i>Ciento treinta</i> buques, con.....	680

*
*
*

Paso ahora á examinar la parte económica, á hacer ver con qué sacrificios ha obtenido la Nación este nuevo y considerable poder naval. Con uno bien pequeño: con el aumento anual en el presupuesto de *siete millones* de pesetas, cantidad que un inesperado aumento en cualquier tributo las alcanza. Y esto es fácilmente demostrable, puesto que, fijándonos en el presupuesto que actualmente rige, se consigna para reparaciones y construcciones nuevas la exigua, la pequenísima cantidad de *catorce millones* de pesetas en números redondos, y tenemos:

	Pesetas.
Para amortizar el préstamo de la Compañía.....	12.500.000
Para intereses del mismo.....	2.500.000
Para construcciones por cuenta del Gobierno.....	6 000.000
TOTAL.....	21.000.000
Importa el presupuesto actual para construcciones, en la Península.....	14.000.000
DIFERENCIA QUE SE NECESITA..	7.000.000

Esto para los diez primeros años, pues durante los otros diez el gravamen sería sólo de *un millón*, puesto que 15 millones son los que importan amortización é intereses de la Compañía, y como tendríamos reciente todo el material naval, sólo habría necesidad de consignar cortas cantidades para reparaciones, si no es que, más desahogado el Tesoro, como lo esperamos, podía seguir construyendo.

Ahora bien: no cabe duda, en quien observa el progreso colosal que se está realizando en España, que en esos diez primeros años au-

mentarán considerablemente las rentas públicas, como lo prueba el haberse realizado ya, en octubre último, una recaudación superior en *nueve millones* á la correspondiente del año pasado, cantidad que excede con mucho á la anual que yo propongo; la materia tributable aumentará también, y podremos descansadamente soportar ese pequeñísimo gravamen, cuando, en cambio de él, habremos obtenido una poderosa flota que permita apoyar nuestros derechos y ensanchar nuestras relaciones comerciales.

Pero, como dijimos al principio, encierra nuestro proyecto la medicina en la misma herida, puesto que no sólo se limita al fomento de la marina militar, sino que va aparejado con el de la mercante, cimiento, agutijón y tesoro en donde descansa y de donde surge la de guerra.

Son, pues, dos importantes resultados los que el fomento de la segunda nos proporciona, porque no puede dudarse que obtenemos el primero si se tiene en cuenta que, aumentando la navegación, aumenta, por lo tanto, el comercio, de aquí la industria ó la agricultura, y se producen y mueven capitales que tributan cuantiosamente al Estado, haciéndole insensible el sacrificio traído por la necesidad de un mayor poder naval. El segundo resultado es el concurso que á la marina de guerra puede prestar la mercante, si se la sujeta á ciertas obligaciones y se la conceden privilegios que en otras naciones, con aplauso del país y de los armadores, se están llevando á cabo. Y si en España se sigue, afortunadamente, sosteniendo como hasta aquí la patente de corso, ningún elemento auxiliar más poderoso de la guerra marítima que la marina mercante española, que se lanza á los mares para herir al enemigo en su comercio, en su dinero, esto es, en el nervio de la guerra.

Al cabo de esos diez años contaríamos no sólo con una escuadra poderosa, sino con otra de barcos dispuestos para el transporte ó el corso, en número considerable, los que, por las obligaciones contraídas, á expensas de los privilegios adquiridos, se pondrían accidentalmente á servicio del Estado, y construyendolos de manera que, con pequeñas variaciones en su disposición, pudieran servir ya para trasportes ó ya para escuadrillas ó divisiones volantes, montando dos ó cuatro cañones de mediano calibre.

El exceso de gasto que las subvenciones que hemos citado pudieran ocasionar, estaría compensado bien pronto con el mayor comercio ó tráfico consiguiente, para lo cual no debería descuidarse el consignar en los próximos tratados de comercio que se van á celebrar, las mayores ventajas para el que se efectuara en bandera nacional, debiendo también celebrarlos con toda la América española en idénticas ó *superiores* circunstancias. Asunto es éste descuidado por el País y que urge como el de la marina militar. Francia, con un comercio

inmensamente mayor que el nuestro, temiendo la competencia de la bandera extranjera, ha empezado, hace algún tiempo, á subvencionar no sólo la construcción de buques nacionales, sino el número de millas recorridas y la fuerza de sus máquinas, y si en España nada hacemos por nuestra marina mercante, veremos todos los productos de nuestro suelo navegar bajo pabellones extranjeros. Así es que, para cuando terminen los contratos con los vapores correos, ó antes, si las empresas, en un arranque patriótico, renunciaran á las subvenciones que perciben por conducir unas cuantas arrobas de papel, subvenciones que ascienden á la enorme suma de *cinco millones* de pesetas anuales, proponemos aplicar esta suma al objeto que citamos, si no es que, convencido el Gobierno de lo productivo de la idea, consigna dicha suma desde luego en su presupuesto de Fomento, arbitrando recursos que en su día citaríamos. Y este maravilloso resultado es fácil de probarse. Francia concede á todo buque nacional una subvención que varía desde *diez francos* por tonelada de capacidad para buques de madera de menos de 200 toneladas, hasta *sesenta francos* por igual unidad á los buques de hierro ó acero.

Tomando el término medio, resultan unos *treinta y dos francos*, y para ponernos en mejores condiciones aún que en Francia; para cumplir las demás subvenciones de máquinas, navegación, etc., pongo un término medio de *treinta y seis pesetas* por tonelada, lo que da para número de toneladas que pueden subvencionarse con *cinco millones* de pesetas, la cantidad de *ciento treinta y nueve mil* toneladas. Dígasenos si con estos elementos, con la dispensa por un año de toda clase de derechos á los barcos construídos por la Compañía, no obtendríamos un cuadro consolador en vez del tristísimo que hoy ofrece nuestra marina mercante, sin la cual no puede subsistir ni el comercio, ni la riqueza, que pasa á manos extrañas, ni la marina de guerra, que es su con secuencia. Examinada la parte económica, paso á hacerlo con las concesiones otorgadas á la Compañía.

Verificadas éstas, sería preciso aumentar el capital social de *doscientos cincuenta millones* de pesetas con *cuarenta y cinco millones* más, los cuales se invertirían en la forma que vamos á exponer, haciendo observar antes que este desembolso puede hacerse casi insensible, si se atiende á que no ha de gastarse en un solo año el capital destinado á construcciones navales y que, anualmente, ha de recibir la Compañía *quince millones* de pesetas, con lo que, de ese mismo capital é intereses pueden ir saliendo poco á poco los *cuarenta y cinco millones* que hemos citado, por más que, al fin del contrato, cuando los rendimientos sean grandes, se agreguen al capital primitivo.

Para mejora del arsenal de la Carraca, limpia de sus caños, arreglo de sus diques y gradas y montaje de talleres á la altura de los adelantos modernos, consignamos *cinco millones* de pesetas, debiendo te-

ner presente, tanto en este caso como en los siguientes, que la exención de tributos y derechos de aduanas amplía considerablemente estas cantidades.

Mucho se ha debatido la importancia militar de este arsenal, que dejaría de serlo, por consunción, si siguiera en manos del Estado. Su cesión, tal como la proponemos, no traería los inconvenientes que hoy se exponen cuando se habla de su supresión. El Estado lo cede nada más que por un número de años y lo recibe luego completamente transformado, pues su estado actual, las condiciones de sus caños, talleres y diques lo convierten solamente en una carga para el Estado, que por mucho tiempo no podrá disponer de las cantidades necesarias para remediar tanto destrozo. Y una vez demostrado que ni bajo el punto de vista económico ni bajo el militar conviene, *por ahora*, á la Nación el arsenal de la Carraca, cuyos gastos podía dedicar al desarrollo de los otros dos, no cabe duda de la conveniencia de la cesión, con lo que, en lugar de ser un suceso infausto para aquella comarca, como hoy se cree cuando de ello se habla, sería por el contrario un suceso faustísimo, pues la maestranza en él y los braceiros en la limpia de los caños, tendrían jornal asegurado.

No puede asegurarse que sea inmediata la importancia del arsenal civil de la Carraca, pero si desde luego, en los próximos tratados de comercio con las repúblicas americanas, se dan facilidades para toda clase de transacciones, y las naves de esas repúblicas empiezan á visitar nuestros puertos, sus comerciantes á preferir nuestros fletes, y sus armadores á construir en nuestros astilleros, no nos cabe duda de que, auxiliado todo esto con la acertada política de nuestros Gobiernos, en la cual no deben desecharse los tratados literarios, al parecer insignificantes, pero en realidad importantísimos, pues no hay lazo más fuerte para los pueblos que el idioma con que escriben su historia, el arsenal de la Carraca será un establecimiento naval eminentemente americano, y Cádiz, si no emporio de riqueza, como en lo pasado, despertaría de su letargo, pues no puede perder nunca el carácter de punto de escala de cuantas líneas de navegación cruzan el Estrecho.

En cuanto á su importancia militar, V. conoce, Sr. Director, mis trabajos, que pienso dar á luz, sobre los obstáculos que á la defensa nacional ponen los actuales errores científico-militares, y sobre un estudio de las bases de operaciones marítimas en España, y en ellos creo probar que aquella importancia ha disminuído notablemente, así como la necesidad de que en el porvenir sea la Carraca, en unión de Mahón y Santoña, *puertos de refugio* indispensables á nuestra marina militar.

Para el establecimiento en la bahía de Santoña del segundo de los arsenales citados, consignamos *quince millones* de pesetas. Con esta

cantidad, y eligiendo acertadamente el emplazamiento del arsenal, se construirían los diques, gradas, talleres y almacenes necesarios. Asignamos á este establecimiento una principalísima importancia; le auguramos un cercano y sorprendente porvenir, puesto que su inmediación á las riquísimas minas de hierro de Bilbao, con las cuales podría unirse por una sencilla vía industrial, y su poca distancia á las minas de Langreo, darían al establecimiento las principales materias; y si se buscaba en España ó en el extranjero obreros inteligentes que difundieran entre los del país, muy idóneos ya de sí, el conocimiento del moderno laboreo de los hierros y aceros, podría montarse un gran establecimiento industrial que nos emancipara de la tutela del extranjero, que viene precisamente á buscar en España las primeras materias que á las puertas de Santoña se encuentran, establecimiento que, en breve, sería orgullo de España y honra de su industria, pues de todos es sabido que los carbones de Asturias son de excelente calidad y que los minerales de Somorrostro compiten con los primeros del mundo, por su carencia de sílice y fósforo, para la fabricación de aceros, materia que en adelante ha de ser única en la industria.

De esta manera tendríamos dentro de la bahía de Santoña (una vez terminadas sus fortificaciones) un poderoso establecimiento marítimo al abrigo de un golpe de fuerza ó de un bombardeo, colocado en un puerto de refugio, cuyas condiciones locales no tienen rival en el mundo; en una bahía donde pueden acogerse multitud de buques, y en una costa que, por su bravura proverbial, ocasiona multitud de riesgos que hoy tienen que repararse de cualquier modo, hasta recalar en los astilleros de Burdeos, que son los más próximos.

En las condiciones ya dichas, es indudable que todo el comercio del Norte acudiría á este arsenal, así como podría suceder con el de las Antillas, en unión del de la Carraca, si se ampliaran para ellas las subvenciones á la marina mercante, cargándolas al presupuesto de Fomento de Cuba, para libertarla del monopolio de los Estados Unidos. Teniendo tantas ventajas en pro, podría hacerse ventajosa competencia á los demás países en las construcciones navales, sin contar con que, una vez establecidos estos arsenales, podrían construirse en ellos, con notable economía, algunos de los buques de guerra contratados.

El arsenal que se propone establecer en la bahía de Mahón cumple con condiciones favorabilísimas, tanto bajo el punto de vista mercantil é industrial como bajo el militar. Abandonado casi por el Estado el pequeño que hoy existe, en un estado incapaz de reparar las menores averías, pronto sería, en poder de la Compañía que propongo, un establecimiento naval de primera clase, tal vez el mejor de todo el Mediterráneo.

Por la situación de la isla de Menorca, Mahón es un centinela de todo el Mediterráneo, un paso obligado para todas las escuadras, un refugio necesario y seguro en todos los temporales, y un punto que favorece la iniciación de todos los derroteros. El comercio de España (Cataluña), de Francia, de la alta Italia con África ó las Indias Orientales, tiene en él un apoyo seguro, una escala, así como el de Inglaterra y demás países del Norte con el Asia, tiene siempre como una esperanza en sus derroteros la citada bahía de Mahón.

No es dudoso tampoco que el progresivo comercio con las Indias, que toma proporciones considerables; la *posesión* de Egipto por los ingleses, hecho consumado, aunque abusivo; la *explotación* de Túnez por los franceses y... íbamos á decir la posesión de Marruecos por los españoles, harán del Mediterráneo un tejido de líneas de navegación cada vez más cerrado, y refluyendo cada día más importancia sobre Mahón y sus establecimientos, no debiendo ser escasa, cuando tan codiciado es por muchas naciones, que harían en él, de seguro, lo que yo propongo hacer. Así como Santoña, terminadas las obras de defensa de Mahón, las condiciones de defensa y seguridad de este astillero no desmerecerían de las de aquél, no debiendo olvidar, en pro de estos tres astilleros que propongo, que son los principales puertos de refugio de nuestra marina militar.

Proponemos, pues, para establecer en dicho punto el tercer astillero ó arsenal civil, con todos sus talleres, fábricas y almacenes, teniendo en cuenta que algo hay hecho, la cantidad de *doce millones quinientas mil* pesetas. Verdad es que á la inmediación de este arsenal no existen los yacimientos de primeras materias tan cercanos como en Santoña, pero puede obtener los carbonés de San Juan de las Abadesas, y los hierros, bien de Francia, bien de Bilbao, por las líneas de Miranda, Castejón, Zaragoza, Teruel y Sagunto, ó Zaragoza, Lérida, Barcelona; bien por el río Ebro, mediante contratos particulares con estas empresas.

Para que este pensamiento represente lo que hoy constituye el más levantado patriotismo, abrazando casi todos los ideales que constituyen nuestro glorioso porvenir; para romper al propio tiempo, con espíritu liberal, las inveteradas rutinas que nos separan política y económicamente del concierto europeo, hemos establecido la cuarta condición, ó sea la cesión, el usufructo de Santa Cruz de Mar Pequeña.

Sabido es que hemos perdido nuestra práctica y nuestro espíritu colonizador. Ninguna nación nos aventajó en la extensión de nuestros dominios, ni en su riqueza y actividad. Al perderlos, perdimos la noción de nación civilizadora y expansiva, y cuando más débiles quedamos, quisimos emplear procedimientos más fuertes. Limitados nuestros dominios á los que conocemos en Asia y América, vemos

en los que aun guardamos en las costas africanas, más bien un valladar, un cordón militar para que no llegue á España la barbarie, que para que llegue al Africa la civilización. Ceuta, Melilla son *únicamente* fortalezas que hacen concebir al moro la idea de que de nosotros no puede esperar pan, sino palo, y aunque aprobamos la necesidad de sus fortificaciones, condenamos el aislamiento en que se encierran.

Basta abrir los ojos para ver que, no sólo en la costa septentrional de Marruecos, donde existe algún principio de civilización, sino en las costas occidentales del Imperio, en el Senegal, en el Congo, son numerosas las compañías colonizadoras que allí se constituyen para explotar aquel país, arrebatándole de la barbarie por medio del comercio, y cubriendo éste con la bandera nacional. Poseedores nosotros desde la gloriosa guerra de Africa del territorio de Santa Cruz de Mar Pequeña, que ya explora el leopardo inglés, ineficaz es el debatir aquí el largo olvido en que lo hemos tenido y lo que hoy se discute platónicamente respecto á su recuperación. Pero, sea cual sea la solución que á este asunto dé cualquier Gobierno no reformista, si viene á nuestro poder aquel territorio, siguiendo nuestra rutina inveterada, construiremos allí una fortaleza *á medio terminar*, mandaremos unos cuantos soldados con un jefe adusto, egoísta y reñido con la civilización y la tolerancia, deseoso de acuchillar infieles, y salvo alguno que otro pescador canario que se arriesgue en aquellas aguas, seguro de que la protección española no llega más allá de la zona polémica de la plaza, no alcanzaremos por aquella vía abierta en el continente africano otra cosa que la conciencia de nuestra ineptitud oficial para colonizar, resultado de gran satisfacción para nuestros vecinos, ó la seguridad del valor heroico de nuestros soldados.

Sería también pretender en vano que esa colosal emigración de nuestras costas de Levante torciera algo su rumbo hacia la nueva colonia española, haciendo nuestros aquellos terrenos con nuestro sudor, conquista más permanente que la que en otro tiempo hicimos con nuestra sangre. Más cerca de su país tienen á Ceuta y Melilla, y á pesar de estar bajo los cañones españoles, que si les dan protección les ponen trabas para el trabajo, prefieren ir á los campos de la Argelia á morir acuchillados por las hordas de Bou-Amama, y pasado el espanto y el peligro, volver otra vez á ganar el pan con idénticos peligros, pero con la misma libertad. Error gravísimo es hoy pretender colonizar con las armas como fin, si bien como fundamento ó principio de la civilización ocupan el primer lugar sobre los pueblos bárbaros: hoy se coloniza con el comercio, con el interés, con el bienestar; y he aquí por que propongo que á la Asociación que acepte mi pensamiento, se la conceda por un plazo de 40 ó 50 años, no el dominio, pero sí el usufructo del territorio español de Santa Cruz de

Agadir, con amplias facultades para comerciar, comprar, colonizar y extenderse, salvo todo aquello que pudiera atentar á la integridad del territorio ó á nuestro porvenir en Africa, haciendo un pacto solemne, económico-político-militar con el Gobierno de la nación. Proponemos, en suma, una colonización á la inglesa, tal como se practica en otras partes, llevando sí nuestras armas, bien como fuerzas del Estado ó de la Compañía, pero no como elemento principal, sino como secundario, auxiliar ó fortuito; vayan también dos ligeros barcos de guerra en estación en aquel sitio y crucero en sus aguas limítrofes, y no dudamos de que no sólo sacará la Compañía grandes rendimientos, sino que España habrá puesto su planta en el sitio más cierto y seguro del camino que conduce á nuestro glorioso porvenir.

Constitúyase la Compañía, y consigne para los gastos de colonización *doce millones quinientas mil* pesetas; constrúyanse depósitos, muelles provisionales, habitaciones, disposiciones de defensa y cuanto necesite el tráfico para su progreso y comodidad, y pronto se tocarían, auxiliada por sabia política del Gobierno, notables resultados.

Finalmente, tenemos la seguridad de que, si el movimiento industrial continúa progresando como hasta aquí; si el comercio se ensancha, buscando nuevas salidas á los productos, extendiendo la navegación en bandera nacional á países que apenas la conocen y que están vírgenes de toda explotación; si las islas Filipinas continúan despertando de su letargo; si la civilización del Africa se extiende, sea como sea y por quien sea; si las esperanzas de pronta ejecución de las carreteras se realizan; si nos convencemos de que nuestra grandeza consiste únicamente en nuestro dominio material en Africa y en una tan leal como lógica influencia moral en América, la España de 1888 necesitará y dará abasto á los astilleros que propongo, y cuantiosos recursos al Estado para resarcirse del pequeño sacrificio de *siete millones* anuales, con los cuales habrá adquirido una numerosa, potente y moderna escuadra de guerra, una crecida flota mercante construída en el país, una actividad industrial desconocida en el presente, un gran paso en la realización de nuestras esperanzas nacionales, y fabulosos rendimientos para el Tesoro. He aquí el resultado de cortas cantidades bien empleadas, cantidades que nada representan para una nación que, en una semana, las consume en asonadas y motines, originados casi siempre por la falta de trabajo, debido á la escasez de industrias.

Las ventajas materiales que la Compañía puede obtener del empleo de este capital, además de las que en el porvenir pueda alcanzar con la explotación de estos centros navales, levantados con tan grande apoyo y en tan favorables condiciones, las calculo en un

cuatro y medio á cinco por ciento de interés, superior al que las más respetables compañías y rentas de Estados aseguran á sus tenedores.

Un complemento tiene este proyecto, y con él voy á terminar estos renglones. Desde la iniciación del pensamiento de la apertura del Istmo de Panamá comprendí la importancia suma que en el porvenir adquiriría cualquiera de los excelentes puertos y bahías que en la costa occidental de Cuba se ofrecen á la navegación que va en demanda del referido Istmo. Un gran puerto, un gran almacén, un seguro fondeadero y un gran arsenal, atraería bien pronto hacia sí el centro comercial, el depósito en América, de cuantas mercancías cruzaran ambos Océanos, el puerto de escala obligado para abastecimiento de todos los barcos. Por sus condiciones locales terrestres, susceptibles de una buena defensa, elemento no despreciable en las futuras contingencias de la isla; por la no menos importante de salubridad, por su posición geográfica, por las disposiciones de su profunda, vasta y segura bahía, me he fijado en las dos de Guantánamo y Nipe, y á ellas atribuí todas las mejoras que en mi pensamiento formaban el todo. Relegado éste á un simple *desideratum*, he sabido posteriormente que una Compañía, en la cual figura como ingeniero el que lo es militar, y muy distinguido, mi amigo y jefe el Sr. Portuondo, ha tomado sobre sí la explotación de la bahía de Nipe. Sería de desear que ambos pensamientos se unieran y que España alcanzara en ambos mundos la importancia que en otro tiempo tuvo, la riqueza interior y el respeto en el exterior, á que tan acreedora se muestra hace algunos años.

Yo hago, por último, en esta carta un llamamiento á todos los españoles que deseen más el engrandecimiento de la Patria que el de esta ó la otra personalidad; llamamiento mayor aún á cuantos se dedican al comercio, á la industria, á la banca, porque ellos sacarán mayor ventaja de este pensamiento mío. Que no desmayen, que no se detengan ante los nuevos horizontes que al capital abre en España una era de paz y de progreso, mantenida é impulsada por un Rey inteligente; que se congreguen, discutan y propongan; y si este vasto, lucrativo y patriótico pensamiento fuera aceptado por la opinión, cuyo fallo espero, y tomara forma algún día, sería la mayor satisfacción, el verdadero premio á que aspira este su afectísimo amigo
Q. B. S. M.

CÁSTOR AMÍ.

Madrid, noviembre de 1882.

RF 7-75

Cincuenta céntimos de peseta.