

Y también si, a pesar de no haber hecho sino necedades en todo lo demás, hubiera salido con honra al menos en un caso, si la marina hubiera sido bien cuidada, las gentes confiadas podrían cubrirse con esta excusa para esperar el éxito en una nueva empresa.

Concedamos que los relatos de navíos mal hechos, de barcos que jamás se verán en el mar, de naves que es necesario alargar, de buques provistos de máquinas insuficientes, de navíos que no pueden con sus cañones, de barcos que no se tienen derechos, de naves que es preciso demoler, sean otras tantas mentiras; declaremos que sólo las malas lenguas pueden decir que la *Megera*, en su ida al Cabo, empleó en su viaje doble tiempo que un buque mercante; que, en el mismo trayecto, la *Hidra* se incendió tres veces, viéndose obligados los bomberos de a bordo a maniobrar día y noche; que la *Carlota*, un transporte de tropas, habiendo salido con víveres para 75 días, empleó tres meses en llegar a su destino; que la *Harpía* tardó 110 días en regresar de Río, con gran peligro de la vida de su personal; rechacemos, como puras calumnias, los hechos que se atribuyen a nuestros almirantes septuagenarios, a nuestros ingenieros de construcciones navales que son aficionados; los «mangoneos» que tienen lugar en las cuentas de nuestros arsenales; no hablemos del asunto de las conservas de carne de Goldner: esto no es más